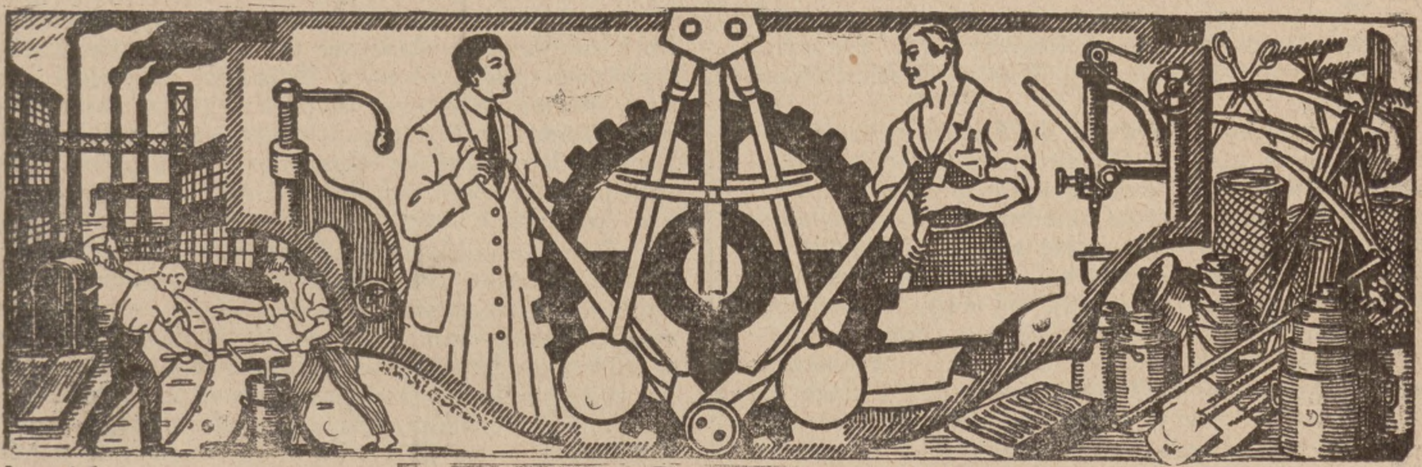
RYNEK METALOWY i MASZYNOWY

STAŁE DODATKI:
„ELEKTRO- I RADJOTECHNIKA" • „POSTĘPY W PRZEMYŚLE" • „DZIAŁ SAMOCHODOWY" • „HANDEL I PRZEMYSŁ ROWEROWY" • „DZIAŁ BUDOWLANY, DRZEWNY I CERAMICZNY" • „DZIAŁ MASZYN ROLNICZYCH"



Nr. 46 Poznań, 16 listopada 1929 Rok IX

PRZEDPŁATA kwartalna 4½ zł + 40 gr za dostawę franko w dom.

REDAKCJA i ADMINISTRACJA
POZNAN, WIELKA 10. - TEL. 2277

Tygodnik abonować można na wszystkich pocztach w Państwie Polskiem.

Ceny ogłoszeń i inne warunki zamieszczone są na stronie ostatniej

Dypl. inż. MIECZYSŁAW RZĘCKI, Poznań.

Polskie górnictwo węglowe
w ramach ogólnoświatowej produkcji węgla

W ramach ogólnoświatowego systemu gospodarczego, zajmuje polskie górnictwo węglowe dominujące miejsce. Polska wyposażona jest w niezmierne bogactwa węglowe, dochodzące do 62 miljardów ton, dzięki czemu zajmuje trzecie miejsce w Europie po Anglji, której zapasy wynoszą 189 miljardów i po Niemcach, których zasoby obliczone są na 115 miljardów ton. Tak poważne nasze bogactwo jest podstawą intensywnie rozwijającej się produkcji węglowe,, czego dowodem są poniższe cyfry wydobycia węgla w Polsce w porównaniu ze światową produkcją węgla, w której zajmujemy piąte miejsce.

(Przeciętna miesięczna produkcja w tysiącach ton)

	1926	1927	1928
Stany Zjednoczone A. P.	49 729	45 197	43 053
Anglja	10 692	21 227	20 491
Niemcy	12 108	21 800	12 573
Francja	4 285	4 315	4 280
Polska	2 987	3 174	3 374
Rosja	2 203	2 676	2 829
Belgja	2 105	2 298	2 295
Czechosłowacja	1 209	1 223	1 264
Zagłębie Saary	1 140	1 133	1 097
Kanada	973	1 027	1 035
Holandja	737	791	910

Analizując powyższe dane statystyczne, zauważyć można w pierwszym rzędzie wielkie zwycięstwo górnictwa polskiego nad przemysłem węglowym w innych krajach. Podczas gdy bowiem w wielkich ośrodkach węglowych po zlikwidowaniu strejku angielskiego produkcja węglowa zaczęła spadać, polski przemysł węglowy ujawnił znaczny wzrost swojej produkcji i to pomimo ostrego kryzysu węglowego na międzynarodowych rynkach z powodu ogólnej nadprodukcji w zagłębiach węglowych, a zatem i powszechnej zniżki cen. Sukces ten stanie się tem wymowniejszy, o ile uwzględnimy, że konsumcja węgla w kraju jest niewielka w porównaniu z zagranicą, jak również, że od 1913 r. światowa produkcja węgla utrzymuje się prawie że na tym samym poziomie, nietylko wobec większego spożytkowania innych źródeł energji, lecz również wobec coraz bardziej przenikającego hasła oszczędności w spożywaniu węgla.

Wprawdzie liczby powyższe wskazują na równoczesną zwyżkę produkcji Holandji i Czechosłowacji, nie mają one jednak większego znaczenia, ponieważ kraje te niewiele produkują węgla.

Ważnym natomiast jest znaczny spadek produkcji Ameryki wobec olbrzymiej produkcji węgla w tym kraju.

Jeżeli uwzględnimy, że ogólna produkcja węgla polskiego w 1928 r. wynosiła 40 488 000 ton, osiągając 98,8 proc. poziomu swej produkcji przedwojennej i że w 1927 roku produkcja ta wynosiła 38 miljonów ton, to zauważymy wzrost produkcji za ostatni rok, wynoszący ok. 2,5 miljona ton. Liczba ta w zestawieniu ze wzrostem produkcji w innych państwach wskazuje, że pod tym względem zajmujemy w światowej produkcji węgla pierwsze miejsce. Niemal wszystek ten węgiel, bo ok. 1,7 miljona ton rzuciła Polska na światowe rynki zbytu, powiększając w ten sposób swój eksport o 17,4 proc. w odniesieniu do roku poprzedniego. Jest to najlepszym dowodem, że obawy, jakoby z uregu-

lowaniem w Anglji stosunków w górnictwie Polska straci nowonabyte rynki, były najzupełniej płonne. Otóż strajku w Anglji niema już od trzech lat, a Polska produkuje coraz więcej węgla i coraz więcej go wywozi.

W zestawieniu państw eksportujących węgiel na międzynarodowe rynki, zajmuje Polska trzecie miejsce. Wywóz węgla polskiego obejmuje listę około 30 państw. Blisko 40 proc. kierujemy na t. zw. rynki konwencyjne, t. j. do Austrji, Węgier, Czechosłowacji i Gdańska.

I tak w dostawie węgla do Austrji zajmuje Polska pierwsze miejsce. Górnictwo austrjackie dostarczyło w 1928 r. dla wewnętrznych potrzeb 3 411 153 ton węgla, czem pokryto zaledwie 37,39 proc. zapotrzebowania krajowego, resztę w ilości 5 711 726 ton (62,61 proc.) pokryto z zagranicy, w czem polski Górny Śląsk dostarczył 2 682 924 ton węgla kamiennego i 58 835 ton koksu, a więc ok. 48 proc. importu.

Eksport węgla do Czechosłowacji ograniczony jest kontyngentem 60 000 ton miesięcznie i może być zwiększony jedynie w drodze rekompensaty za nadwyżkę wywiezionego z Czechosłowacji do Polski koksu.

W eksporcie węgla do Węgier zajmuje Polska również 1-sze miejsce. W roku 1928 dostarczyliśmy na rynek węgierski 937 077 ton węgla wobec 1 210 455 ton całkowitego importu z zagranicy, a zatem ok. 77 proc.

Znaczny wzrost eksportu węgla naszego datuje się od r. 1925, w którym nastał między Polską i Niemcami stan bezkontraktowy, w następstwie czego ustał wywóz węgla polskiego do Niemiec. Od czasu tego strajku weszliśmy na rynki skandynawskie i umocniliśmy tam naszą pozycję, pomimo zacięta walka konkurencyjna z węglem angielskim. Wywóz węgla do Szwecji, Danji i Norwegji wzrósł w 1928 r. w porównaniu z 1927 r. o 21 proc., co w liczbach bezwzględnych wynosi 875 milj. ton. W ostatnich latach eksport węgla do powyższych państw wynosił:

do Szwecji	w 1927 r.	1 094 839	ton
do Danji	w 1927 r.	1 037 758	ton
do Norwegji	w 1928	695 270	ton

Podobnie wzrósł wywóz nasz do krajów bałtyckich, a m. do Łotwy, Litwy, Finlandji, Estonji, Kłajpedy, jak również do Rosji, w sumie 434 006 ton, czyli o 56 proc. Równocześnie wzrósł eksport naszego węgla do krajów zachodnich, a m. do Holandji, Francji i Belgji o 156 000 ton, czyli o 57 proc., jak również podniósł się zbyt węgla okrętowego o 291 000 ton czyli o 126 proc. Jeżeli jeszcze uwzględnić, że w tymże roku wysłaliśmy próbne partje węgla do Tunisu, Maroka, Chile i Brazylji i i to w okresie wytężonej walki na międzynarodowym rynku węglowym, wówczas jasnem się stanie znaczenie węgla polskiego na światowych rynkach zbytu. Jest to sukces tem większy, ponieważ w tym samym czasie najpotężniejsze kraje węglowe, posiadające tradycyjne rynki zbytu, wykazały spadek wywozu. Najsilniej dało się to we znaki Niemcom, których eksport węgla zmniejszył się o 3 miljony ton (7,6 proc.), poczem w Stanach Zjednoczonych obniżył się eksport o 1,4 milj. ton (7,4 proc.), w Czechosłowacji o 0,2 milj. ton (5,7 proc.) i w Anglji o 0,5 milj. ton (0,7 proc.).

Cyfry te najdobitniej charakteryzują, że w okresie zmniejszenia eksportu w innych krajach, Polska zajmuje dominujące miejsce wśród eksporterów węgla. Dalsze wzmożenie eksportu węglowego leży w interesie naszego bilansu handlowego. Węgiel polski może być korzystnie sprzedawany na rynkach niemieckim, austrjackim, czechosłowackim, węgierskim i rumuńskim, a po uporządkowaniu warunków współżycia i na rynkach Litwy i Rosji. Odzyskanie zdobytych przez nas rynków włoskiego, szwedzkiego, norweskiego i państw z niemi sąsiadujących znajduje się w orbicie działania konkurencji niemieckiej i angielskiej, dla Polski najgroźniejszej, ponieważ Belgja i Francja w chwili obecnej nie są dla nas groźnymi konkurentami ze względu na wysokie własne spożycie węgla w tych krajach.

Dla unormowania walki konkurencyjnej i celem dalszego ułatwienia eksportu węgla z Polski, stawia się w Gdyni olbrzymie doki i składy na węgiel. Buduje się nowe najkrótsze linje ze Śląska do Gdyni i Gdańska. Przewiduje się również rozszerzenie stacyj zestawczych i przetokowych w południowo-zachodnich okręgach kraju.

Główną podstawą naszego bilansu handlowego jest eksport węgla. Poza tem przez zwiększony wywóz węgla stworzymy dalsze podstawy rozwoju Gdyni i Gdańska, a zatem i polskiej polityki morskiej. Wypływa z tego, że eksport węgla przestał być zagadnieniem przemysłowym, lecz stał się ściśle politycznem.

Od racjonalnego unormowania możliwości produkcyjnych i eksportowych naszego węgla zależeć zatem będzie czy rychło zajmiemy czołowe miejsce wśród światowych eksporterów węgla.

Horoskopy stabilizacyjne

Głos Charles S. Devey'a, Doradcy Finansowego Rządu Polskiego.

W obecnem stadjum rekonstrukcji państwa polskiego, wartość każdego wydatku społecznego winna być rozważana skrupulatnie pod kątem widzenia, jaki wywrze na bezrobocie, jaki dodatkowy dochód przyniesie ów wydatek i czy jest on rzeczywistą koniecznością, oddziaływującą na wydajność pracy, zdrowotność kraju, albo też tylko dodatkową dogodnością. Ponadto należy rozważyć, czy materjały, wchodzące w skład nowych ulepszeń, mają być zakupione w Polsce, czy też muszą być sprowadzone z zagranicy, co stanowi dodatkowy ciężar dla bilansu handlowego. Są to pytania, nad któremi trzeba się zastanowić przed przystąpieniem do realizacji jakiegokolwiek bądź projektu. Istnieje w Polsce wiele przedsięwzięć, które z korzyścią dla całego państwa należałoby poddać tego rodzaju badaniom. Jeżeli wpływ, jaki mają na kredyt zagraniczny wydatki rządowe, pokrywane z własnych dochodów, nie jest natychmiast widoczny, to jeszcze mniej może być zrozumiały wpływ, jaki mają wydatki prywatne całej ludności na tenże kredyt. Jednakże to jest prawdopodobnie jedną z podstawowych zasad. Wysiłek Rządu, który reprezentuje i ułatwia czynności swych obywateli, dając przykład gospodarności i zdrowego kierunku oszczędności, nie będzie miał wielkiego znaczenia, dopóki cały naród nie pójdzie za tym przykładem w swem prywatnem życiu i w swoich handlowych poczynaniach.

Dane statystyczne wskazują na polepszenie dobrobytu wielu obywateli polskich. Jednakże obecny stan jest tylko małą cząstką tego dobrobytu, jaki mógłby być osiągnięty, gdyby każdy obywatel stosował do swych wydatków taki sam miernik, jaki był proponowany dla wydatków publicznych. Prywatne wydatki dzielą się na dwie kategorję: konsumcyjne i inwestycyjne. Właśnie wydatki konsumcyjne winny podlegać najściślejszej kontroli. Pożywienie oczywiście jest koniecznością i nikt nie może być krytykowany za wydanie pieniędzy na utrzymanie swego organizmu w zdrowiu i pełni sił. Jest nawet poniekąd dozwolone użycie w małym zakresie artykułów, wykraczających poza konieczność życiową. Lecz gdy wydatki przekraczają tę linję, stają się marnotrawstwem i rozrzutnością, tem bardziej, że po większej części idą one na zakup zagranicznych towarów luksusowych i obarczają nadmiernym ciężarem bilans handlowy.

Wydatki drugiej kategorji, w formie prywatnych inwestycyj są więcej pożądane od poprzednich, ale w tym wypadku jest też wskazana większa rozwaga. Jeden przykład wystarczy, by zobrazować tego rodzaju możliwość. Obywatel, który dzięki swej pracy zaoszczędzi kilka tysięcy złotych i chce je użyć na wydatki osobiste, np. na zakup nowej pary trzewików, ubrania itp., może być w zupełności usprawiedliwiony, o ile nabywa towary wyrobu krajowego i które są mu rzeczywiście potrzebne. Jeśli jednak te zakupy nie są koniecznością dla danego osobnika i jeśli te tysiac złotych są pierwszą zaoszczędzoną kwotą, to najpożyteczniej będzie ulokować te pieniądze w produkcyjnej inwestycji, opartej na tych samych przesłankach, jakie zostały wymienione przy inwestycjach rządowych, a mianowicie w inwestycji, powiększającej dochód i krajową produkcję.

Kto mieszkał w Polsce bodaj przez krótki okres czasu, pozostaje pod wrażeniem jej naturalnych bogactw i możliwości rozwoju pewnych gałęzi przemysł. Obecnie zaś brakuje nietylko kapitału, lecz i organizacji. Kapitał ten może być zdobyty przez oszczędność. Lepsza organizacja zaś przyjdzie z biegiem czasu, czego zresztą dowodzi znaczny postęp odbudowy kraju.

Jedynemi trudnościami, które mogą szkodzić rozwojowi, jest chęć nadmiernie szybkiego postępu za pożyczone pieniądze i wydawanie oszczędności raczej na cele konsumcyjne, niż czynienie lokat inwestycyjnych o charakterze produkcyjnym.

Jeśli kupuje się krajowe wyroby bawełniane, wówczas korzystają z tego fabryki w Łodzi, lub w innych ośrodkach przemysłowych. Analogiczne porównanie może być przeprowadzone w stosunku do innych towarów, w produkcji których Polska, dzięki swemu doświadczeniu, może pomyślnie współzawodniczyć z resztą świata. W każdym wypadku, gdy oszczędności są kapitalizowane w celach produkcyjnych, naturalne bogactwa kraju wzrastają na rzecz Polski dla Polaków.

Wszystkie powyższe zasady były przestrzegane w wielkim stopniu podczas ostatnich kilku lat przez rząd, samorząd i naród. Czy dotychczasowy wielki postęp będzie trwał dalej, zadecyduje o tem sam naród. Stały zwyczaj oszczędzania i lokowania nadwyżek w produkcyjnych przedsiębiorstwach polskich doprowadzi państwo do wielkiego dobrobytu, którego Polacy mają prawo się spodziewać.

Wycieczka Żelaźniaków Górnośląskich
do Huty Silesia w Paruszowicach

Dnia 12 bm. urządził Związek Kupców Żelaza i Towarów Żelaznych Górnego Śląska w Katowicach wspólną wycieczkę do Huty Silesia w Paruszowicach. Ekskursja dobrze zorganizowana, podobnie do wielu innych już urządzonych ekskursyj do innych hut, odbyła się pod kierownictwem przewodniczącego tegoż Związku, p. Klockiewicza, z udziałem pań i panów. Uczestników zjechało się bardzo wiele; punktualnie o godz. 12-tej rozpoczął się pod przewodnictwem p. dyrektora dr. inż. Mondena wymarsz wycieczki z kasyna do huty. Zwiedzano najpierw: *walcownię*, potem *sztancownię*, *emaljernię*, następnie *dział opakowania* i nakoniec *dział wysyłek towarów emaljowanych*.

Rozmiar huty jest olbrzymi; pod kierownictwem p. dyrektora dr. inż. Mondena stała się huta światową firmą eksportową. 80 proc. całej produkcji wysyła huta zagranicę, zaś 20 proc. zaledwie pozostaje w kraju. Dzięki nowoczesnym urządzeniom, jakie posiada huta Silesia, jakoteż dużym ulepszeniom, produkcja huty stoi na bardzo wysokim poziomie pod względem jakościowym i ilościowym. Dla zobrazowania produkcji w pewnym kierunku, przytaczamy choćby to, że w jednym dniu wykonywuje huta kilka tysięcy sztuk samych wiader emaljowanych. Proces fabrykacji tych artykułów jest rzeczywiście fenomenalny i godny widzenia. Uczestnicy ekskursji byli tem wszystkiem zachwyceni i wyrażali wdzięczność jej organizatorom oraz dyrekcji huty.

Po zwiedzeniu huty zaproszono uczestników wycieczki na smaczny obiad. W czasie uczty zabrał głos p. Klockiewicz, witając w serdecznych słowach członków i gości wycieczki, a w szczególności gościnnego p. dyrektora huty, dr. inż. Mondena. Pan dyrektor dr. inż. Monden zabrał głos, aby przywitać zebrane panie i panów i wyraził nadzieję, że uczestnicy wycieczki wyniosą z niej miłe wspomnienia. Zkolei przemawiali jeszcze pp. Mrachacz z Katowic, Knoche i Mandrella z Rybnika.

Wesoło bawiące się grono pożegnało się wzajemnie, wyrażając jeszcze raz wdzięczność za przyjęcie w gościnnej hucie, oraz podziękowanie inicjatorowi tej wycieczki p. Klockiewiczowi z Wodzisławia.

Eksport maszyn z Niemiec do Polski
i do krajów Europy Wschodniej w I. półroczu r. b.

Eksport maszyn z Niemiec do Polski i do krajów Europy Wschodniej w roku bieżącym wykazuje pewien spadek w porównaniu do roku ubiegłego. Kiedy bowiem eksport ten w ogólnych cyfrach przedstawiał w I półroczu roku ubiegłego wartość 111,1 milj. marek, to w analogicznym okresie roku bieżącego wartość ta spadła do 106,2 milj. marek. Jeśli chodzi o Polskę, to skonstatować musimy że nasz import maszyn niemieckich wzrósł. W pierwszem półroczu 1928 r. przedstawiał on wartość 26,8 milj. marek, a w takimże okresie roku bieżącego wartość ta wzrosła do 31,6 milj. marek.

Według danych niemieckiego Urzędu Statystycznego, eksport niemieckich maszyn do Polski i krajów Europy Wschodniej w I półroczu 1929 r. przedstawiał się w zestawieniu z tym samym okresem lat ubiegłych w sposób następujący (w milj. marek):

	I-sze półrocze				
	1925	1926	1927	1298	1929
Polska	22,10	7,63	17,57	26,8	31,6
Gdańsk	3,60	1,23	2,71	3,3	5,5
Rosja	15,89	36,51	48,91	69,6	56,3
Finlandja	2,41	4,83	7,28	7,2	6,9
Estonja	0,79	1,19	0,88	1,3	1,5
Litwa	1,10	0,91	0.96	1,4	1,6
Łotwa	2,41	3,28	2,64	2,5	2,8

W poszczególnych działach sytuacja przedstawia się w sposób następujący:

W dziale maszyn rolniczych cyfry eksportu w I półroczu 1929 r. wzrosły w porównaniu z tym samym okresem poprzedniego roku o: do Polski — 5 proc., do Gdańska — 95,5 proc., do Rosji — 205,1 proc., do Finlandjі — 27,6 proc., do Estonji — 92,6 proc., do Łotwy — 95,7 proc.

W dziale maszyn włókienniczych wzrósł eksport do Polski o 52,3 proc., do Gdańska o 101,5 proc., zmniejszył się natomiast eksport do Rosji o 3,8 proc., do Łotwy — o 18,5 proc., i do Litwy — o 29,8 proc.

W dziale obrabiarek wzrósł eksport do Polski o 19,9 proc. i do Gdańska o 51,2 proc., zmniejszył się natomiast eksport do Rosji o 35,5 proc., do Łotwy o 43,5 proc. i do Estonji o 11,2 proc.

W innych działach widzimy wzrost eksportu do Polski o 6,9 proc., do Gdańska o 97,5 proc., do Łotwy o 33 proc., do Litwy o 48,6 proc., do Estonji o 10,9 proc., natomiast do Rosji eksport zmalał o 30 proc.

Produkcja cynku i ołowiu w III. kwartale r. b.

Konjunktura na rynku światowym dla cynku i ołowiu nie doznała żadnej poprawy, a nawet uległa pewnemu pogorszeniu, albowiem ceny cynku surowego wobec zwiększających się zapasów światowych mimo porozumienia europejskiego spadały w dalszym ciągu, natomiast ceny na blachy cynkowe utrzymywały się na poziomie dotychczasowym, ceny ołowiu jakkolwiek się nieco podniosły, jednak wobec konieczności zaopatrywania się w drogie rudy zagr. nie dają opłacalnego eksportu.

Produkcja rud cynkowych w Polsce, która w lipcu podniosła się do 89.809 ton, spadła w sierpniu do 75.382 ton, a we wrześniu do 82.407 ton.

Produkcja cynku surowego utrzymywała się na jednakowym poziomie, produkcja cynku elektrolitycznego podniosła się w porównaniu z czerwcem do 931 ton w lipcu, a 1006 w sierpniu, nie osiągnęła jednak cyfry z kwietnia b. r. (1.221 ton); produkcja blachy cynkowej, która w lipcu obniżyła się do 820 ton, podniosła się w sierpniu do 1.448 ton we wrześniu, jednak spadła do 1.382 ton. Produkcja ołowiu, która zmalała w ciągu czerwca i lipca, podniosła się w sierpniu do 3.143 ton.

W przetworach ołowianych dało się zauważyć pewne sezonowe ożywienie, wzrósł również eksport w szczególności do Rumunji.

Produkcja kwasu siarkowego wynosiła w lipcu 25.999 ton, w sierpniu 24.647 ton, we wrześniu 24.804 ton.

Górnośląskie hutnictwo żelazne

Produkcja górnośląskich hut żelaznych została we wrześniu r. b. ograniczona.

Żelaza surowego wyprodukowano we wrześniu 41.105 ton (w sierpniu 43.615 ton), stali surowej 67.009 ton (73.417), wyrobów walcowanych 51.293 t. (53.104). W porównaniu więc ze sierpniem rb. produkcja surówki zmniejszyła się o 5,8 proc., stali surowej o 8,8 proc., wyrobów walcowanych 3,4 proc. Co do gotowych wyrobów walcowanych, to produkcja blachy żelaznej i stalowej oraz materjału nawierzchni kolejowej doznała szczególnie silnego zmniejszenia, jak to wynika z następującego zestawienia:

	wrzesień	sierpień	spadek (w %)
Żelazo i stal walcowana	30.669	30.599	0,2
Blacha żelazna i stalowa	12.371	13.623	9,2
Materjał nawierzchni kol.	8.253	8.882	7,1
razem:	51.293	53.104	3,4

Znacznie silniejszy spadek nastąpił w poszczególnych gałęziach przeróbki. Produkcja wyrobów kutych i prasowanych wynosiła we wrześniu 2.970 ton (w sierpniu 3.459), spadek więc osiąga 14,2 procent. Produkcja rur zmniejszyła się z 5.668 ton na 4.779 ton, t. j. o 15,7 proc. Produkcja konstrukcyj żelaznych i kotłów spadła z 3.084 na 2.894 ton, t .j. o 5,1 procent.

Jeśli chodzi o sytuację na rynku krajowym, to we wrześniu nastąpiła pewna poprawa. Zbyt wyrobów walcowanych był we wrześniu o 1,9 proc. wyższy od zbytu w sierpniu. W poszczególnych gałęziach nastąpiły jednak pewne zmiany.

Bardzo silnie np. cofał się zbyt blachy żelaznej i stalowej, mianowicie z 10,918 na 7.830 ton, więc o 28,3 proc. Co się tyczy materjału nawierzchni, to zbyt powiększył się o 2.000 na 9.687 ton, co jednak przy ocenie stosunków konjunkturalnych nie ma znaczenia, gdyż, jak wiadomo, administracja kolejowa czyni zamówienia według własnego uznania. Chodzi tu zresztą o zrealizowanie zleceń otrzymanych w miesiącu poprzednim, podczas gdy zlecenia wrześniowe bardzo znacznie zmalały, mianowicie blisko o 10.000 ton tak, że huty, wyrabiające szyny kolejow, są zmuszone do ograniczenia produkcji.

Krajowy zbyt wyrobów walcowanych wzrósł o 6,8 proc., co należy tłumaczyć silniejszym zbytem żelaza handlowego i fasonowanego w związku z wejściem w życie nowej taryfy towarowej. Zbyt innych artykułów tego rodzaju zmniejszył się w mniejszym lub większym stopniu.

Zbyt artykułów przemysłu przetwórczego wykazuje zmniejszenie w ramach od 9,3 do 14,8 proc., wyrobów kutych i prasowanych o 14,8.

Eksport wyrobów walcowanych podniósł się z 12.412 (w sierpniu) na 12.993 t. j. o 4,7 proc., co tłumaczy się wzrostem wywozu blachy (we wysokości 56,6 proc.). Wywóz wyrobów przetworzonych uległ zmniejszeniu.

WKRĘTKI DO DRZEWA (HOLCŚRUBY)





BARDZO

TANIO



8176

POLECA

BENJAMIN KORNFELD

Warszawa, Graniczna 8.

Adres telegr.: BENKOR, WARSZAWA

TELEFONY Nr.Nr. 509-46 i 198-99

Odlewy Stalowe

z

własnych lub nadesłanych modeli wytworu

Huty „Częstochowa"

Krótkoterminowo po cenach
najprzystępniejszych
polecają

**Modrzejowskie Zakłady
Górniczo-Hutnicze Sp. Akc.**

7706 **Sosnowiec**



POMPY różnego rodzaju

do zapędu ręcznego, manężem i mechanicznego, do studzien zwykłych i głębokich

Wiercenie studzien

zwykłych i artezyjskich 5787

J. Kopczyński i Sp.

Poznań, Marsz. Focha 127

Nr. tel. 60-42 Rok zał. 1898

Fabryka pomp i przedsiębiorstwo wiercenia studzien

Nasze

SYRENY



sygnałowe

dla ruchu i pożaru

dostarczamy

dla prądu trójfazowego

i stałego.

FABRYKA MASZYN GÓRNICZYCH

KATOWICE-ZAŁĘŻE.

3843



7110

**WIELKOPOLSKA
FABRYKA WYROBÓW METALOWYCH
POZNAŃ**

Łazarska nr. 2. Tel. 6340

Zgrzebła do koni i bydła.

Szufelki do węgli i śmieci - Blachy do placka - Haki do łóżek - Pierścienie do kos - Grabie żelazne - Szpadelki i grabki dziecięce
Uszka do obrazów.

Odznaczenia państwowe na P.W.K. w Poznaniu

Górnictwo i hutnictwo, przemysł metalowy, przemysł maszynowy, przemysł elektrotechniczny, przemysł środków przewozowych, przemysł narzędzi i aparatów precyzyjnych.

Poniżej podajemy wykaz odznaczeń państwowych, które otrzymali na Powszechnej Wystawie Krajowej wystawcy wymienionych branż.

W dziale budowlanym niniejszego numeru podajemy wykaz tych odznaczeń dla budownictwa i przemysłu mineralnego, dla przemysłu drzewnego i dla meblarstwa.

Górnictwo i hutnictwo

WIELKA NAGRODA:

Spółka Akcyjna Wielkich Pieców i Zakładów Ostrowieckich, Warszawa.
„Giesche“, S. A., *Katowice.*
„Ferrum“, S. A., *Katowice.*
Huta Bismarcka, Wielkie Hajduki.

DYPLOM HONOROWY:

„Friedenshütte“, S. A., *Katowice.*
Tow. Starachowickich Zakł. Górniczych, S. A., *Starachowice.*

MEDAL ZŁOTY:

Zakłady Hohenlohego, S. A., *Wełnowiec.*
Towarzystwo Sosnowieckich Fabryk Rur i Żelaza, S. A., *Warszawa.*
Tow. Akc. Zakładów Hutniczych „Huta Bankowa“ Dąbrowa Górnicza.
Górnośląskie Zjednoczone Huty Królewska i Laura. S. A., *Katowice.*
Katowicka Spółka Akcyjna dla Górnictwa i Hutnictwa, Katowice.

MEDAL SREBRNY:

Towarzystwo Zakładów Metalowych B. Hantke, S. A., *Warszawa.*
Modrzejowskie Zakłady Górniczo-Hutnicze, S. A., *Warszawa.*

MEDAL BRONZOWY:

Śląskie Kopalnie i Cynkownie, S. A., *Katowice.*

Przemysł metalowy

WIELKA NAGRODA:

H. Cegielski, S. A., *Poznań.*
Stocznia Gdańska, Gdańsk.
Norblin, B-cia Buch i T. Werner, S. A., *Warszawa.*

DYPLOM HONOROWY:

Herzfeld i Victorius, Grudziądz.
Bracia Łopieńscy, Warszawa.
„Pocisk“, S. A., Zakład. Amun., *Warszawa.*
Borman, Szwede i S-ka., Warszawa.
„Silesia“, S. A., *Paruszowice-Rybnik.*
„Dziedzice“, Walc. Met., S. A., *Dziedzice.*
A. Deichsel, Sosnowiec.

MEDAL ZŁOTY:

K, Jarnuszkiewicz i Ska., Warszawa.
Fraget, Warszawa.
Technika Gorzelnicza, S. A., *Warszawa.*
K. Rudzki i S-ka., Warszawa.
„Ernest Erbe“, Zawiercie.
Meyerhold, Sosnowiec.
Drzewiecki i Jeziorański, Warszawa.

MEDAL SREBRNY:

Bernard Polski, Poznań.
Breviller Sp. i A. Urban Synowie, Ustroń.
Bracia Kobylańscy, Warszawa.
Bartelmus i Suchy, Bielsko.
„Matra“, Bracia Przydrydzy, Poznań.
W. Płonka, Poznań.
„Sito“, Warszawa.
Warszawska S-ka Myśliwska, Warszawa.
W. Kemnitz, Fabr. Wyr. Olow. i Cynk., *Warszawa.*
„Józefów“, Sp. z o. o., *Czeladź k. Sosnowca.*
J. Serkowski, S. A., *Warszawa.*
„Kamienna“, J. Witwicki, Skarżysko.
Krawczyk i S-ka., Zawiercie.
St. Weigt i Ska., Łódź.
„Mewa“, Bielsko.
„Moc“, Warszawa.
Quissek i Geppert, Bielsko.
B-cia Felczyńscy, Kałusz.
B-cia Jenike, inż., Warszawa.

MEDAL BRONZOWY:

„Blacha“, Zbijewski M., Warszawa.
„Fema“, T. A., *Bydgoszcz.*
„Grakona“, O. Gärtner i Ska., Bydgoszcz.
A. Wardziński, Nakło n./Notecią.
Bracia Lubert w Warce, Warszawa.
„Arkona“, S. A., *Tczew.*
S. Nakulski, Fabr. Broni, *Gniezno.*
Ołdakowski i Neumark, Łódź.
S. Zwierzchowski i Ska., Warszawa.
Bydgoska Fabr. Okuć Budowl., T. z o. o., *Bydgoszcz.*
W. i St. Hedinger, inż., Poznań.
Częstochowska Fabryka Igieł, Warszawa.
„Pelikan“, Warszawa.
T. Pollak i Syn, Biała.
Suchedniowska Fabr. Odlewni, Kielce.
„Podkowa“, Sosnowiec.
„Compensator“, Warszawa.
A. Białkowski, Poznań.
Kubś i Gogołkiewicz, Poznań.

LIST POCHWALNY:

Wł. Chudzikowski, Lwów.
Czajkowski W. i Ska., Warszawa.
S. Jabłoński, Poznań.
Krakowska Fabr. Drutu i Wyrobów Żelaznych, S. A. *Kraków.*
J. Wagner, Warszawa.
Kubiak S., Warszawa.

Przemysł maszynowy

WIELKA NAGRODA:

G. Josephy'ego Spadkobiercy, Bielsko.
Polskie Zakłady Skody, S. A., *Warszawa.*
J. John, Łódź.

DYPLOM HONOROWY:

„Unja“, Grudziądz.
Węgierska Górka, Węgierska Górka.
W. Paschalski, Warszawa.

MEDAL ZŁOTY:

Łęgiewski i Hartwig, Warszawa.
H. Löhnert, Bydgoszcz.
„Perkun“, Warszawa.
Wł. Ambrożewicz i Ska., Warszawa.
Fabr. Traków i Maszyn do Obróbki Drzewa, S. A., Odl. Żel., *Bydgoszcz.*
Stow. Mechaników Polskich w Ameryce, S. A., *Warszawa.*
Tow. Akc. „Mijaczów“, p. Myszków.

7970

Stocznia Gdańska



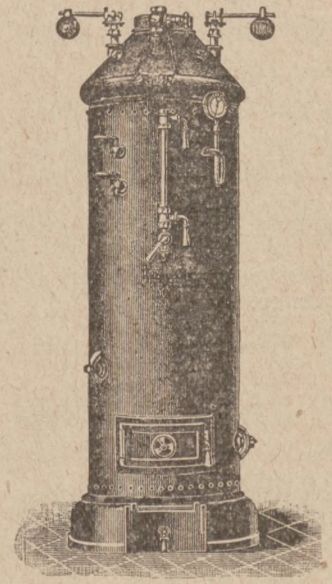
Pompy parowe

dla zasilania kotłów

i wszelkich innych celów

Gdańsk, Werftgasse 4,
Warszawa. Jasna 11 m. 5, tel. 99-18,
Łódź, Traugutta 9, tel 41-83,
Poznań, Słowackiego 18, tel. 77-85,
Kraków, Wiślna 12, tel. 30-49,
Katowice. ul. Wita Stwosza 3, tel. 27-10,
Lwów, Podleskiego 7, tel. 48-88,
Lublin, Krakowskie Przedmieście 56 m 8, tel. 9-62,
Równe, 3-go Maja 50, tel. 307,
Wilno, Jagiellońska 9 m 12, tel. 8-84.

Kotły parowe stojące



rurkowe różnej wielkości od 3 do 30 m^2 powierzchni ogrzewalnej nadające się do różnych celów przemysłowych wykonuje

S. Samulski i Sp.

Fabryka maszyn 8119

w Pleszewie Wlkp.

WYTWÓRNIA PĘDNI, MASZYN I ODLEWNIA ŻELIWA

KRAWCZYK i S-ka

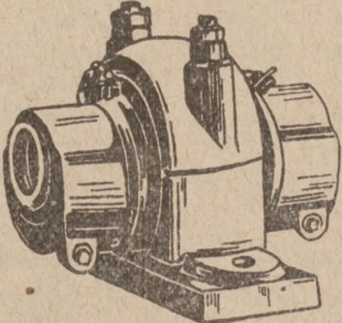
W ZAWIERCIU

Własne biuro w Warszawie

ul. Krucza 16, tel. 105-17

PRZEDSTAWICIELSTWA

we wszystkich większych miastach Rzeczypospolitej



SPECJALNOŚĆ: 7763

Pędnie, odlewy maszynowe i budowlane

SPRZĘGŁA CIERNE HILLA

Całkowite urządzenia do przenoszenia materjałów: przenośniki (transportery) podnośniki (elewatory) i t. d.

OKNA ŻELAZNE



Zastępstwo i skład fabryk J. SCHMID-ROOST A. G Oerlikon-Zurych

ŁOŻYSKA KULKOWE

do samochodów, traktorów, transmisyj, maszyn i wozów tramwajowych, polecają

DAMIC & SZULC

Artykuły techniczne 6710

Pl. 23. Stycznia 7 - **Grudziądz** - Telefon nr. 24



Fabryka Ogrzewań Centralnych i Aparatów

Inż. I. H. B. Teepe

GARNKI

kondensacyjne

136

jako 20-let. specjalność: 30 000 sztuk w ruchu

Łódź, ul. Kopernika 40

MEDAL SREBRNY:

Haeberle i Ska., Grodzisk Mazow.
*„Sam", Münsterman, **Katowice.***
Sirius, Warszawa.
J. Sucheni, Gidle, st. Radomsko.
M. Wolski i Ska., Lublin.
„Młynotwórnia", T. A., *Rogoźno, Wlkp.*
Rohn, Zieliński i Ska., Warszawa.
„Pionier", Warszawa.
Benn, Fabr. Now. Pędni, *Bielsko.*
S. Samulski i Ska., Pleszew.
Brandel, Witoszyński i Ska., Warszawa.
B-cia Kanczewscy, S. A., *Częstochowa.*

MEDAL BRONZOWY:

Edm. Szmeja, Bielsko.
„Ostrówek", Łochów.
W. Krusche i Ska., Pabjanice.
„Wiepołana", Poznań.
W. Kraupe, Sosnowiec.
S. A. „Kraj", Kutno.
A. Kryzel i J. Wojakowski, Radomsko.
Wł. Stefański, Warszawa.

LIST POCHWALNY:

Zimmermann Maks, Bydgoszcz.
H. Wegner, „Ekonom", Łódź.
Głogowski i Syn, Inowrocław.
Bronikowski, Grodzki i Wasilewski, S. A., *Warszawa—Poznań.*
St. Malinowski, Śrem.
„Herkules", Gniezno.

Przemysł elektrotechniczny

DYPLOM HONOROWY:

Brown-Boveri, S. A., *Warszawa.*

MEDAL ZŁOTY:

„Kabel Polski", Bydgoszcz.
Fabryka Aparatów Elektr. K. Szpotański i Ska., Warszawa.
Polskie Zakłady Philips, Warszawa.

MEDAL SREBRNY:

Zakłady Akumulatorowe „Tudor", S. A., *Warszawa.*
Polskie Tow. Akumulatorów, S. A., *Biała k. Bielska.*
B-cia Borkowscy, S. A., *Warszawa.*
Spółka Akcyjna Przemysłu Elektrycznego „Czechowice", Czechowice.
Tow. Przem. „Kabel", S. A., *Warszawa.*
„Bezet", S. A., *Warszawa.*

MEDAL BRONZOWY:

S. Kleiman, Warszawa.
M. Drutowski i J. Imas, Łódź.
„Elektrobudowa", Łódź.
Tow. Akc. Zakładów Elektr. K. Patzer, Warszawa.
„Ergs", Warszawa.
Fabryka Artyk. Elektrot. Inż. St. Ciszewski i Ska., Bydgoszcz.
Inż. Gaertig i Ska., Poznań.
A. Marciniak i Ska., Warszawa.

LIST POCHWALNY:

L. Korewa i Ska., Warszawa.

Przemysł środków przewozowych

WIELKA NAGRODA:

Pierwsza Fabryka Lokomotyw w Polsce, S. A., *Chrzanów.*
Tow. Przemysłowe Zakładów Mechanicznych Lilpop, Rau i Loewenstein, S. A., *Warszawa.*

DYPLOM HONOROWY:

Zjednoczone Fabryki Maszyn, Kotłów i Wagonów, L. Zieleniewski i Fitzner-Gamper, S. A., *Kraków.*

MEDAL ZŁOTY:

Fabryka Maszyn, Kotłów Parowych i Odlewnia Żelaza, Koetz K. Nast., S. A., *Mikołów.*
„Samolot", S. A., *Poznań.*
E. Plage i T. Laśkiewicz, Lublin.
Podlaska Wytwórnia Samolotów, S. A., *Warszawa.*
Inżynier K. Thiel, Z. Krotkiewicz i Ska., Sp. z o. o., Fabryka Maszyn i Odlewnia, *Pabjanice.*
Zakłady Mechaniczne „Ursus", S. A., *Warszawa.*
Warszawska Spółka Akcyjna Budowy Parowozów, Warszawa.

MEDAL SREBRNY:

Fabryka Rowerów i Maszyn „Inventia", S. A., *Poznań.*
„Avia", Wytwórnia Maszyn Precyzyjnych, *Warszawa.*
K. Lipiński, Fabr. Rowerów, *Warszawa.*
Szomański i Ska., Fabryka Śmigieł, *Warszawa.*

Przemysł narzędzi i aparatów precyzyjnych

MEDAL ZŁOTY:

G. Gerlach, Warszawa.
Kolberg i Ska., Warszawa.

MEDAL SREBRNY:

W. Hess, S. A. *Lublin.*
A. Mann, Warszawa.
Amber Hipolit, Warszawa.
Jan Bujak, Lwów.
Berent i Plewiński, Warszawa.
„Gazomierz", S. A., *Toruń.*
Szpotański i Ska., S. A., *Warszawa.*
Weber, Dähne i Ska., Warszawa.

MEDAL BRONZOWY:

Polski Wodomierz, S. z o. o., *Poznań.*
B-cia Fortwängler, Warszawa.
A. Krzykowski, Warszawa.

LIST POCHWALNY:

„Habill", Poznań.
St. Strauss, Warszawa.
„Ideal", Fabryka Wag, *Lublin.*
Ignacy Ciechurski, Włocławek.

WIADOMOŚCI Z BRANŻY

SYNDYKAT PRZEMYSŁU KABLOWEGO.

Polskie zakłady kablowe wszczęły między sobą rokowania zmierzające do utworzenia syndykatu. Syndykat ten objąłby fabryki w Warszawie, Bydgoszczy, Krakowie i Będzinie.

SPRZEDAŻ AKCYJ FABRYKI ZIELENIEWSKI, FITZNER I GAMPER.

„Neue Freie Presse" donosi, że grupa banków wiedeńskich do której należy austrjacki zakład kredytowy sprzedała swój portfel akcyj fabryki wagonów Zieleniewski, Fitzner i Gamper Towarzystwu Akcyjnemu „Ferrum" w Katowicach. Jak donosi pismo, przedstawiciele wspomnianej grupy banków wejdą do Rady Nadzorczej Towarzystwa „Ferrum".

TOWARZYSTWO PRZEMYSŁOWE ZAKŁADÓW MECHANICZNYCH „LILPOP, RAU I LOEWENSTEIN" SP. AKC.

rozwija produkcję nowego typu wagonów osobowych, czteroosiowych, o konstrukcji całkowicie żelaznej. Wagony tego typu wykonane przez T-wo kursują już w ruchu międzynarodowym. Obecnie Tow. wykonuje dalszą partję tych wagonów I, II i III klasy na zamówienie Ministerstwa Komunikacji. Tow. wykonywuje również obecnie wozy tramwajowe, zamówione przez m. Warszawę w liczbie 46 sztuk (w r. b. wykonano 55 wozów tramwajowych dla m. Łodzi). Założona w ostatnich czasach elektryczna odlewnia stali pozwala T-wu na wykonywanie u siebie wszelkich części stalowych. Pomyślnie rozwija się również założony ostatnio dział produkcji maszyn ceramicznych które znajdują duży zbyt pomimo mało ożywionego ruchu budowlanego.

EKSPORT WYROBÓW ŚRUBOWYCH.

Zjednoczone Polskie Fabryki Śrub s. o o. w Bielsku, prowadzące wyłączną sprzedaż wyrobów prawie wszystkich fabryk śrub w Polsce, zorganizowały ostatnio przy swych biurach wydział eksportowy, mający na celu opracowanie możliwości eksportowych na zagraniczne rynki zbytu. Spółka zwróciła specjalną uwagę na rynki bałkańskie i bałtyckie, gdzie polskie wyroby śrubowe mogą znaleźć przy odpowiedniej organizacji eksportu szeroki zbyt.

IMPORT - EKSPORT

(p 100) Drut w zwojach do fabrykacji małych gwoździ interesuje rynek grecki, który może go nabyć w ilości ca 500 ton miesięcznie w wymiarach 6, 7 i 8 mm. Instytut posiada bliższe szczegóły co do firm, które interesują się powyższym artykułem i któreby mogły umieścić go na rynku w Salonikach, Volo i Atenach.

*

(p 101) Firma francuska reflektuje na zakup klepki dębowej.

*

(p 101 Firma francuska pragnie importować maszty oraz słupy telegraficzne w stanie surowym do obróbki w Niemczech, a następnie wywozić je do Francji.

*

(p 101) Firma włoska pragnie uzyskać przedstawicielstwo fabryki dykt olszowych i brzozowych.

*

(p 101) Firma turecka pragnie uzyskać przedstawicielstwo fabryki rur do gazu.



Zapytania w sprawie krajow. źródeł dostawczych

Pośrednictwa między jedną a drugą stroną podejmujemy bezinteresownie. Jedynie na koszty utrzymania specjalnego biura dla tych spraw i pokrycia bardzo licznej codziennej korespodencji należy zapłacić za każde ogłoszone zapytanie 2.— zł., które to zapytanie będzie następnie ogłaszane aż do wpłynięcia oferty. Firmy zaś, zgłaszające się na zapytania, wpłacają na każde zapytanie 1.— zł Firmy zagraniczne płacą za każdą informację 2 fr. szwajc., z Niemiec 2.— RM. — Firmy, mogące dostarczyć jakiekolwiek objekty zgłoszone do naszego działu informacyjnego, zechcą jaknajwięcej z tego działu korzystać, gdyż mamy liczne potwierdzenia, że przez nasz dział informacyjny doszły już do skutku niejedne poważne transakcje. Zaznaczamy jeszcze jaknajwyraźniej, że odpowiedzi dajemy jak i zapytania przyjmujemy jedynie od stałych abonentów pisma.

UPRASZA SIĘ O PODANIE ADRESU:

Nr. 4972. zastępcy na aparaty do aluminjowania (chodzi o patent amerykański).

Nr. 4981. firmy, która może dostarczyć aparat do roztapiania metali, oryginalny szwedzki Sieverta model Aequator Nr. 70.

Nr. 5001. firm, które mogą dostarczyć wzory ogrodzeń, balkonów, nagrobków itd.

Nr. 5009. firmy, dostarczającej części do samochodów a specjalnie supervulc.

Nr. 5045. firmy, dostarczającej rysunki i wzory do robienia bram, balkonów itp.

Nr. 5069. firmy, posiadającej wyłączne przedstawicielstwo na Polskę maszyn do szycia „Veritas".

Nr. 5084. firmy, mającej zastępstwo na samochody „Hanomac" i „Opal".

Nr. 5097. firmy, dostarczającej pocynowane bandówki 10×0,20 mm. w rolkach.

Nr. 5109. głównego zastępcy na opony i dętki marki „Michelin".

Nr. 5111 reprezentantów w Polsce dostarczających motocykle, a mian.: A. J. S. Artiel, Raleich, Triumph, Matschless, B. S. A., Triumph T. N. Gillet.

Nr. 5123. firmy, dostarczającej części zapasowe do lamp gazolinowych ulicznych (armatury).

Nr. 5124. firmy, dostarczającej sztance do wycinania różnych form z papieru, tektury i cieńkiej blachy.

Nr. 5130. firmy, mającej zastępstwo na taśmy stalowe do maszyn krawieckich.

Nr. 5133. firmy, dostarczającej maszyny do produkowania plomb ołowianych.

Nr. 5138. Mamy większe zapotrzebowanie na listwy metalowe, służące do obramowania kalendarzy ściennych, w większych rozmiarach.

Nr. 5139. firmy dostarczającej „Ordo" do samochodów przekładka między dętką a oponą.

Nr. 5140. fabryki, dostarczającej galwanizowany drut 0,7 i 0,8 średniej twardości do fabrykacji łóżek metalowych i materaców.

Nr. 5141. firmy, dostarczającej śrubki do drzewa i montażowe, niklowane dług. od 5—35 mm.

Nr. 5142. dostawców szkła organicznego fabrykatu „Jubar".

Z życia placówek przemysłowo-handlowych

Sp. Akc. „Ferrum" w Katowicach

należąca do koncernu Oberbedarf-Friedenshütte-Ballestrem podwyższyła przed paru tygodniami swój kapitał akcyjny z 4 na 15 miljonów złotych, nabywając jednocześnie większość akcyj firmy Zieleniewski, będących dotychczas w posiadaniu Banku Handlowego w Warszawie i Banku Dyskontowego Warszawskiego oraz Oesterreichische Credit Anstalt für Handel und Gewerbe w Wiedniu, jak również 90 proc. kapitału akcyjnego Sp. Akc. Suchedniów, Fabryka Odlewów i Huta Ludwików. W związku z tem odbyło się dnia 29 zm. nadzwyczajne walne zebranie akcjonarjuszów Sp. Akc. Ferrum, na którem dokonano wyboru do rady nadzorczej. W wyniku wyborów w skład rady nadzorczej Sp. Akc. „Ferrum" wchodzą obecnie: dyr. Banku Dyskontow. Warszawskiego dr. Henryk Aszkenazy z Warszawy, dyr. gen. dr. Rudolf Brennecke z Gliwic, dyr. Credit Anstaltu Fritz Ehrenfest z Wiednia, dyr. inż. Alfred Falter z Katowic, b. min. Hipolit Gliwic z Warszawy, dyr. Banku Handlowego w Warszawie Alfred Goldklang z Warszawy, prez. dyr. Banku Dyskontowego Warszawskiego Paweł Halperin z Warszawy, konsul gen. Eugenjusz Landau z Berlina dyr. gen. inż. Antoni Lewalski z Katowic, b. min. prof. Jerzy Michalski z Warszawy, prez. dyr. Credit-Anstaltu Ludwik von Neurath z Wiednia, dyr. gen. dr. Franciszek Pieler z Gliwic, dyr. banku dr. Feliks Theussner z Wrocławia, dyr. gen. dr. Rudolf Wachsmann z Katowic. Zarząd spoczywa nadal w rękach dyr. gen. Maksymiljana Loesera.

Lampy naftowo-żarowe „Polmet"

W obliczu coraz to nowych zdobyczy zwłaszcza w dziedzinie stosowania prądu elektrycznego posiadamy dziś bardzo wielką wygodę pod względem oświetlenia bądź to naszych gospodarstw domowych lub też przedsiębiorstw handlowych i przemysłowych. Lampa naftowa ustąpiła wprawdzie miejsca nowoczesnym środkom oświetleniowym, lecz zupełnie wyrugować jej nie zdołano, gdyż mimo rozwoju gazownictwa i elektryfikacji, posiadamy w Polsce jeszcze obszerne tereny, dzielnice i liczne miejscowości, w których dla braku narazie innego, korzystamy z oświetlenia lampą naftową, która w ulepszonych typach wydaje również światło żarowe przy oszczędnem zużyciu paliwa. W tych typach lamp naftowych przodujące miejsce zajęła silnoświetlna lampa naftowo-żarowa fabrykatu Sp. Akc. „Polmet" we Lwowie.

Lampa naftowo-żarowa „Polmet" będąc najpopularniejszym typem tego rodzaju lamp, nadaje się doskonale do oświetlenia ulic, placów, zabudowań, lokali handlowych i przemysłowych itd. Koszt oświetlenia, zależnie od wielkości palnika, wynosi na godzinę 5 do 8 groszy.

Fabryczny skład sprzedaży lamp naftowo-żarowych „Polmet" posiada **Biuro Techniczno-Handlowe „Jangos" w Warszawie**, Senatorska 38, które kupiectwu interesowanemu dostarcza wymienione lampy w terminie najkrótszym i na warunkach dogodnych.

Bracia Szajn, Fabryka Śrub, Gwoździ i Drutu, S-ka Akc. w Będzinie

Firma Szajn w Będzinie jest jedną ze starszych krajowych wytwórni specjalizowanych, trudniących się wyłącznie produkcją śrub, gwoździ i drutu. Fabryka w organizacji wewnętrznej podzieloną jest na trzy oddziały:

W pierwszym wytwarza masowo gwoździe kwadratowe, okrągłe, papowe, nacinane, szklarskie, stolarskie, bednarskie, formiarskie itp.

W drugim odpowiednio urządzonym dziale produkcyjnym wyrabia się śruby wszelkiego rodzaju żelazne i mosiężne z łebkami czworo- i sześcio-kątnemi oraz wkrętki do metalu, zatyczki żelazne i mosiężne, sztyfty szewckie okrągłe i kwadratowe, podkówki do obcasów oraz różne artykuły z działu śrub i wkrętek.

Trzeci dział, tworzący odrębną niemal wytwórnię nastawioną na produkcję masową, wytwarza wszelkiego rodzaju i przekroju druty jak: blankowe, żarzony, galwanizowany, ocynkowany, kalibrowany, półokrągły, podkówkowy, sprężynowy, telegraficzny, kolczasty itd. Prócz tego w dziale tym wykonuje się drut do autogenicznego i elektrycznego spawania w kręgach i sztabach, dalej linki zelazne zwykłe, ocynkowane i miedziane, oraz drut miedziany elektrolityczny.

Produkcja będzińskiej fabryki śrub, drutu i gwoździ jest wielce zróżnicowaną i obejmuje wszystko, co pod dział ten podlega, a wyroby tej firmy pod względem jakości i precyzyjności, zwłaszcza w odniesieniu do śrób i wkrętek, nie różnią się absolutnie niczem od najprzedniejszych tego rodzaju fabrykatów zagranicznych.

Polskie Towarzystwo Akumulatorowe S. A., Biała-Leszczyny

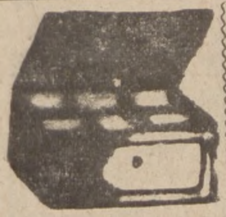
nagrodzone wielkim medalem srebrnym

W dziale wyrobów elektrotechnicznych, sprzętu telefonicznego i radjowego na P. W. K. pośród nielicznych firm wystawiających akumulatory, przestrzenne stoisko, wzbudzające powszechne zainteresowanie, zajmowała firma Polskie Towarzystwo Akumulatorowe Biała-Leszczyny. Eksponaty tej firmy, pozostały niezawodnie w świeżej pamięci licznym zwiedzającym halę elektrotechniczną, bo któż przy współczesnym rozwoju radjoamatorstwa i zastosowaniu słabego prądu, nie ma zapotrzebowania na dobry akumulator do ładowania. Omawiane Towarzystwo Akumulatorowe posiada dziś rozgłośną już renomę, zdobytą budową akumulatorów ołowianych elektrycznych, dalej akumulatorów do samochodów, starterowo-oświetleniowych, do telefonów, telegrafów, stacyjnych do siły światła i t. d. Za doskonałe fabrykaty swoje uzyskała firma na P. W. K. wielki srebrny medal, co najlepiej udowadnia wartość tych polecenia godnych wyrobów.

Źródło zakupu wkrętek do drzewa

Szanownym Czytelnikom naszym a szczególnie pp. kupcom branży żelaza oraz właścicielom warsztatów i zakładów przemysłowych zwracamy uwagę na zamieszczone w dzisiejszym numerze pisma naszego ogłoszenie firmy **Benjamin Kornfeld w Warszawie, Graniczna 8**, która trudni się specjalnie hurtową dostawą wkrętek do drzewa. Magazyn firmy, ze względu na dokonywane tym artykułem obroty, wyposażony jest w ogromne zapasy najprzedniejszego towaru i hurtownia ta posiada stale na składzie wkrętki wszelkich wymiarów i gatunku, które oddaje po cenach bardzo tanich i na warunkach dogodnych.

KORZYSTNE HURTOWNE ŹRÓDŁA ZAKUPU

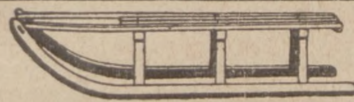


F. i R. KALESSE
6494 KATOWICE, ul. Plebiscytowa 8.
FABRYKA KAS PANCERNYCH
Specjalność: kasy betonowo-pancerne, kasetki tylko dla odsprzedawcy



„Siatkolin“
Fabryka Lin i Siatek Drucianych w Zawierciu
Skrzynka poczt. 54. Tel. 105
poleca: 7610z
Liny, Siatki i Pasy druciane
do najróżnorodniejszych celów

ARMATURĘ specjalną dla cukrowni, gorzelni, rafinerji nafty, papierni, cementowni, fabryk chemicznych i innych zakładów przemysłowych
Wyroby z kwasoodpornego bronzu fosforowego D^ra^ Künzla
polecają
JANCZEWSKI i FREYMARK
Warszawa, Mokotowska 49.
2925b



SANECZKI
z drzewa bukowego i jesionowego w najlepszem wykonaniu 7790
„MARS“, Fabryka wyrobów drzewnych, Sp. z o. p., LUBLINIEC, G. Śląsk.
Biuro sprzedaży: **KATOWICE**, ul. Słowackiego 16.

Płyty fibrowe amerykańskie
i pręty we wszystkich wymiarach, jak również preszpan w arkuszach, mika, taśma izolacyjna, taśma gumowa (paraguma) etc. etc. najkorzystniej do nabycia w Hurtowni artykułów techn. i elektrotechnicznych
S. Szajer, Kraków, ul. Wiślna, telefon 4154
7131

„SUMMIT“
brusiki naturalne
są wyśmienite, wszędzie do nabycia po cenie detalicznej
Zł 1.40, 1.30, 1.20, 1.10
Zastępca na Polskę: 8067
Inż. Ludwik Rączkowski, Kraków, Plac Marjacki nr. 9.

Wytwórnia i tłocznia wyrobów metalowych i galanteryjnych
Fr. Kalaus, Poznań, ul. Woźna 10
poleca solidnego wykonania wszelkie prace tłoczone (drykowane) w mosiądzu, aluminjum, alpadze, miedzi, białej blasze i t. p. Specjalność: Wyroby galanteryjne, rzeźnicze, elektrotechniczne, powoźnicze, fryzjerskie, biurowe oraz przybory turystyczne. 7798
Ceny niskie! Dostawa szybka!

Do cynowania
przyjmuje wszelkie gotowe wyroby z blachy po przystępnych cenach 8175
„SOWA“ Fabryka Wyrobów Metalowych
Kraków XV.

Rury kamionkowe polewane
Płytki terakotowe
Płytki glazurowane 7634
poleca BIURO TECHNICZNE
Albert Karp, inżynier, Warszawa, Wilcza Nr. 54
Tel. 172-47 i 92-71. PP. Odsprzedawcom znaczne rabaty

Jako specjalność wytwarzamy:
miedź fosforową, metal biały łożyskowy
oraz wszelkiego rodzaju stopy z białych i innych metali
Theodor & Co.
Zakłady Metalowo-Hutnicze
Gdańsk-Oliva, Danzigerstr. 26 7648

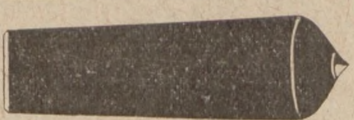
KOSZE druciane
10 sztuk złotych 40.—
Nieznanym za zaliczeniem!



Cennik gratis!
Siatki czworokątne w każdym rozmiarze.
7768
Siatki tkane do młynków zbożowych
Siatki Rabica
Alexander Maennel, Fabryka ogrodzeń drucianych Nowy-Tomyśl, W. 1. (Wlkp.)

Trzcinę sufitową
pierwszorzędnej jakości własnego wyrobu dostarcza korzystnie
Gustaw Glaetzner
Centr. Materjałów Budowlanych i Dachówek
Poznań 3, Mickiewicza 36.
Telefon 65-80. 4308 Założona 1907 r.

Aparaty, palniki, wentyle do spawania
dostarcza hurtownie i detalicznie po najniższych cenach
D. FEIL, Kraków, Stradom 5
Telefon 2459 8139 Telefon 2459



Specjalna Pracownia Diamentów
do tarcz szlifierskich i do rżnięcia szkła
H. SZEFTEL, Warszawa
Graniczna 16. 8133 Egz. od 1882 r.

Wolne miejsce



(PRZEDRUK ARTYKUŁÓW DOZWOLONY JEDYNIE ZA PODANIEM ŹRÓDŁA).

Szlakiem nowoczesnych zdobyczy techniki

Kolej żelazna. — Postęp w budowie lokomotywy. — Krańce szybkości. — Przyszłość aut. — Bezpieczeństwo lotów powietrznych. — Latawce-rakiety.

Rozwój techniki i idące z tem wynalazki poruszają maszynę życia w tak zawrotnem tempie, rosnącem z minuty na minutę, że ludzkość nie może wyjść ze zdumienia i zdaje się tracić głowę w tym zawrotnym wirze bytu.

Przed 104 laty zbudowany w Anglji pierwszą kolej żelazną. Do tej chwili nie było na świecie ani jednego centymetra szyn kolejowych. Dziś ogólna długość linij kolejowych na całym świecie wynosi już *1.300.000 km.*

Słychać tu i owdzie głosy, że nadchodzi już zmierzch kolei żelaznej, że do walki z nią wystąpiły dwa nowe środki lokomocji: aeroplan i auto. Zdanie takie jest zupełnie mylne.

Kula ziemska nie jest jeszcze w dostatecznym stopniu opasana szynami. Jest to zaledwie pierwsza obręcz na beczce.

Taka np. sowiecka republika ma *31 razy mniej* kolei od maleńkiej Belgji. Dlatego należy oczekiwać w najbliższych 20 latach dalszego rozwoju kolei. W 1950 roku liczba szyn kolejowych wzrośnie zapewne o jakieś *50 proc.* Muszą jednak zajść do tego czasu poważne zmiany w budowie lokomotyw. Dzisiejsze maszyny pożerają zanadto wiele węgla. 100 części spalonego materjału daje tylko 8—9 części zamienionych na pracę pożyteczną, pozostały procent uchodzi w powietrze. Inne maszyny, jak turbiny i maszyny Diesla pracują już wydajniej, dając *35 proc.* energji na 100 części paliwa.

Z parowozami zaczynają walczyć elektrowozy i lokomotywy z urządzeniami dieslowskiemi. Te trzy rodzaje maszyn toczą ze sobą walkę na śmierć i życie. Zdaję się, że w r. 1950 na placu boju pozostanie już tylko lokomotywa elektryczna, a w r. 2000 parowa lokomotywa będzie już pensjonarzem muzeum.

A teraz jak się ma sprawa szybkości.

Major Seagrave uzyskał w jeździe automobilem szybkość 370 klm. na godzinę. Jest to szybkość trzy razy większa od szybkości huraganu. Przy takiej szybkości koło automobilu obraca się *35* razy na sekundę. Rozwija się w tym wypadku tak wielka siła odśrodkowa, że opony gumowe mogą rozlecieć się na kawałki.

Wszystko to wykazuje, że nie należy oczekiwać w najbliższej przyszłości dalszego rozwoju szybkości w biegu auta.

Należy nadmienić, że w miarę rosnącej szybkości biegu automobilu, kierowanie niem staje się coraz bardziej trudne.

Koła automobilu, które dotychczas pomagały do uzyskania szybkości biegu, zczasem będą musiały być zamienione czem innem, lub wogóle usunięte. Wyobrażenie uczonych widzi już dziś auta, mknące po gładkiej powierzchni dróg z nadzwyczajną szybkością, ale auta te... nie mają już kół. Ślizgają się one po powierzchni.

Dla zmniejszenia tarcia przewiduje się, jako smar, tę niesłychanie cienką ilość powietrza, jaka znajduje się pomiędzy dwiema powierzchniami, ocierającemi się jedna o drugą: Idea ta jest zasadniczą nowością. Spodziewają się po niej znakomitych rezultatów, ale dopiero w drugiej połowie 20-go stulecia.

Najcenniejszą właściwością automobilu, prócz jego szybkości przenoszenia się z miejsca na miejsce, jest jego siła w przenoszeniu towarów. To sprawiło, że pojawiło się na rynku tyle już typów automobilowych.

Warunki ekonomiczne, techniczne i polityczne w dobie obecnej sprawiają, że ten nowoczesny „dinosaurus mechaniczny" rozmnaża się nader licznie. Auto zaczyna zapełniać Amerykę, wkrótce zapanuje nad Europą, a czeka go rozwój w Azji, Afryce i Australji.

Gdy obecnie mamy już przeszło 30 miljonów aut na świecie, do roku 1950 liczba ich może się podwoić.

A teraz jak sprawa stoi z komunikacją powietrzną?

Jeżeli chodzi o bezpieczeństwo, to komunikacja powietrzna przewyższa pod tym względem komunikację kolejową i automobilową o całe niebo, na któ-

rem się odbywa. Co się zaś tyczy szybkości, to aeroplan nie ma jeszcze groźnych konkurentów.

Dziś już zwyczajne aeroplany handlowe mają przeciętną szybkość około *200 km.* na godzinę. Szybkość zaś w zawodach o rekord rozpoczyna się od *514* km. na godzinę.

Do roku 1950 aeroplan rozwinie się tak samo jak dotychczas auto. W tym celu należy tylko zmniejszyć odpowiednio miejsce do lądowania i wzlotu. Nad tem pracuje się z wytężeniem.

Dla ułatwienia lotów nad oceanem Atlantyckim postanowiono wybudować na falach 6 do 8 wysp, które będą leżały na trakcie aeroplanowym. Te pływające wyspy zamienią aeroplanowi lotniska lądowe.

Bardzo wielką rolę już w najbliższej przyszłości odegrają olbrzymie sterowce typu Zeppelina.

Te okręty powietrzne rywalizują już dziś co do wielkości z największemi potworami morskiemi — olbrzymiemi okrętami Lloydów. Ale jak to stwierdziła praktyka, rozmiary olbrzymów powietrznych muszą ulec dalszemu powiększeniu. Może już za 10—20 lat sterowce będą takich rozmiarów, że największe okręty będą wyglądały w porównaniu z niemi jak dziecinne zabawki.

Pierwszy z tego typu sterowiec „Hr. Zeppelin" odbył w październiku r. ub. podróż przez Ocean z Europy do Ameryki i zpowrotem. W roku 1950 takich olbrzymów będzie mnóstwo. Będą one unosiły się nad wszystkiemi lądami i morzami.

20-te stulecie z punktu widzenia komunikacji towarowej będzie wiekiem powietrza.

Ale stulecie to będzie jeszcze świadkiem nowego zapanowania nad przestrzenią. Mowa tu o motorach rakietowych.

Rakieta przez długie czasy była przedmiotem zabawy i iluminacji w dni uroczyste, obecnie zaprzęgają ją do pracy dla dobra ludzkości.

„Ognie bengalskie", wzlatujące w powietrze i rozpryskujące się w rój gwiazd różnokolorowych, były jakby przepowiednią, że ludzkość kiedyś wyskoczy ku gwiazdom i zapanuje nad całym wszechświatem. W prostej rakiecie kryją się niesłychane na przyszłość możliwości. Możliwości te wykryła nauka, a ludzkość rozmyśla, jakby je wykorzystać. Jedną z najgłówniejszych możliwości rakiety jest to, że może ona złączonemu z nią przedmiotowi nadawać szybkość bajeczną, kosmiczną 5, 10 i 20 tysięcy km. na godzinę.

Dypl. Inż. Mieczysław Rzęcki, Poznań.

Spawanie elektryczne

Spawanie elektryczne znajduje obecnie w praktyce warsztatowej coraz to szersze zastosowanie. Współzawodnictwo spawania elektrycznego ze spawaniem acetylenowem staje się coraz silniejsze na korzyść pierwszego, a to dzięki specjalnym jego zaletom zupełnie niedostępnym spawaniu acetylenowemu.

Przy spawaniu elektrycznem rozróżniamy spawanie łukowe i oponowe.

W pierwszym wypadku tworzy się pomiędzy objektem spawania będącym biegunem dodatnim i t. zw. elektrodą będącą biegunem ujemnym — łuk elektryczny. Znacznie wysoka temperatura wytworzona przez wspomniany łuk, wystarcza do doprowadzenia metalu do stanu płynnego i do łączenia metalu rozpłyniętego względnie wlewany płynny metal w rozgrzany szew. Jest więc w zupełności zrozumiałem, że wybór elektrody musi być odpowiednio przystosowany zależnie od rodzaju spawania t. j. czy mamy przed sobą żel. zlewne, zgrzewne, stal czy też stal laną, żel. lane, przedmiot dla późniejszej obróbki czy też bez obróbki. Tylko w wypadku dobrego doboru elektrody można być pewnym, że spawanie będzie trwałe i że odpowie stawianym wymaganiom.

Zaznaczyć bowiem należy, że rozpowszechnione mniemanie o uniwersalności elektrod jest zupełnie błędne.

Spawanie elektryczne daje się podzielić na kilka grup, które w zasadzie mają dużo podobieństwa, gdyż we wszystkich wypadkach używa się łuku volty.

Dla lekkiego spawania blach stosuje się dotychczas z dobrym skutkiem elektrody węglowe. W tym wypadku doprowadza się do blach prąd zapomocą jednego kabla, drugim natomiast kablem łączy się węgiel, który skierowuje się na miejsce łączone. Chcąc wywołać łuk volty, dotyka się na chwilkę węglem metal, a następnie odrywa się go, przyczem powstaje silny płomyk o wysokiej temperaturze, zależnie od utrzymanej odległości między węglem a metalem. Przy tym sposobie łuk doprowadza blachę do stanu plastycznego i stopienie odbywa się bez obcego metalu.

Odrębny nieco sposób spawania otrzymać można przez zastąpienie węgla sztabką metalową, do której doprowadza się jeden biegun. Skutkiem zetknięcia przedmiotu, który ma być stopiony ze

sztabką metalową, powstaje łuk volty, przyczem rozgrzana sztabka spływa zapełniając całkowicie miejsce łączone.

Istnieje jeszcze trzecia metoda spawania, przy której używa się również płomienia powstającego przez łuk volty, jednakowoż otrzymany płomień skierowuje się na miejsce rozgrzewania zapomocą elektro-magnesu.

Niezależnie jednak od obranego rodzaju, odznacza się spawanie elektryczne szybkością i czystością wykonywanej pracy, przez co nie może być zastąpione inną metodą spawania.

Przy spawaniu elektrycznem stosujemy przeważnie prądnice samowzbudne wytwarzające prąd stały o napięciu 60 volt i ujawniające natężenie prądu, dochodzące do 150—300 Amp. Zastąpienie prądu stałego zmiennym nie znalazło szerszego zastosowania, a to wobec zmienności natężenia łuku i jego tętniącej formy. Wprawdzie budowane są również transformatory prądu zmiennego do spawania, ale ich częściowe rozpowszechnienie wynika jedynie z niskich kosztów aparatury. Zaznaczyć jednakże należy, że przy prądzie zmiennym otrzymuje się nieco niższą temperaturę łuku, tak, że celem otrzymania dobrego spawu, stosować należy elektrody silnie szlakujące, a to ze względu na ich zdolność zatrzymywania w sobie ciepła. Elektrody takie są jednak znacznie kosztowniejsze, tak, że tańszą maszynę kompensuje kosztowna elektroda w praktyce warsztatowej nieekonomiczna. Dlatego też korzystniej jest stosować prądnicę prądu stałego i to tem bardziej, że może ona być napędzana dowolnym silnikiem prądu zmiennego czy też stałego.

Możliwości zastosowania spawania łukowego są nieograniczone. Odlewnie, fabryki maszyn, warsztaty reperacyjne w przemyśle, warsztatach gazowni czy też elektrowni, w kopalniach, hutach, warsztatach blacharskich czy też konstrukcyj żelaznych, ślusarniach, kuźniach, warsztatach wagonowych i kolejowych, stosują przeważnie spawanie elektryczne, przez co pracują znacznie ekonomiczniej i szybciej, aniżeli innemi sposobami. Im większy jest przedmiot do spawania, tem racjonalniejszem staje się zastosowanie spawania elektrycznego.

Dalszym postępem spawania elektrycznego jest spawanie oporowe, do opisu którego niebawem wrócimy. (d. c. n.).

Nowy motor słoneczny

Nader silny motor czerpiący swą główną siłę rozpędową z promieni słońca został wynaleziony przez doktora Roberta H. Goddard, profesora fizyki uniwersytetu Clark.

Motor „słoneczny", który może doprowadzić do radykalnej zmiany w używaniu środków pędzenia motorów, zamienia silne promienie słońca w nader wysokie gorąco, które następnie wytwarza parę i siłę dla motoru.

Przeprowadzone przez Goddarda doświadczenia przed gronem jego asystentów przy pomocy miniaturowego motoru jego wynalazku dały dobre rezultaty.

Zdaniem wynalazcy, motor „słoneczny" może o wiele lepiej pracować w krajach podzwrotnikowych niż w krajach wysuniętych dalej na północ, gdyż promienie słońca w krajach podzwrotnikowych są o wiele silniejsze.

Wynalazek ten będzie miał przedewszystkiem wielkie zastosowanie w rolnictwie. Poza tem, zdaniem wynalazcy, motor ten może być korzystnie użyty do pędzenia śmigieł na sterowcach.

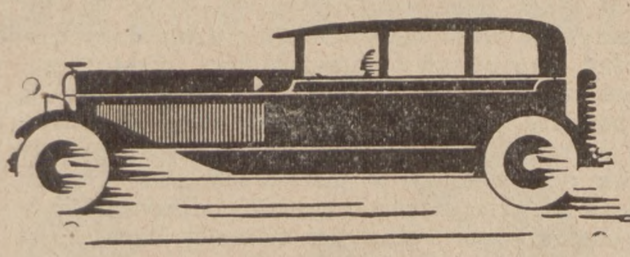
Postępy w lotnictwie

SZTUCZNY PORT.

Medjolan buduje sztuczny port i teren sportowy dla wodnopłatowców i ślizgowców. Pracuje nad tem 700 robotników i liczne maszyny. Rzym, nie posiadający naturalnych wód, zamierza budować sztuczny port za przykładem Medjolanu.

TAKSÓWKI POWIETRZNE.

Od wiosny roku przyszłego rozpoczyna funkcjonować założone przez p. Santoni w Paryżu międzynarodowe Tow. taksówek powietrznych i lotnictwa lekkiego. (C. I. T. A. L.). W spółce są m. in. Bleriot i Sadt Lecointe. Taksówki będą trzymiejscowe, unoszące się po 60—80 m. startu, różnych typów. Ceny przejazdu — jak w samochodach luksusowych. W szeregu miast francuskich powstają w związku z tem porty lotnicze towarzystwa. Rząd popiera imprezę, która przyniesie rozwój produkcji lotniczej i pomnoży kadry czynnych pilotów.



Dział Samochodowy

Zagadnienie budowy dróg bitych w Polsce

Wzrastający z wielką szybkością ruch samochodowy w Polsce, stwarza aktualne zagadnienie budowy większej ilości dróg bitych, poprawy dotychczas istniejących, oraz stałej troski o ich utrzymanie w stanie należytym, nadającym się do kursowania po nich automobilów.

Wiemy doskonale, iż sieć dróg bitych w Polsce jest niewystarczającą, gdyż ogólna ich długość wynosi zaledwie *44.000 km.*

Aby gęstość dróg, przy równoczesnem zachowaniu ich jakości, doprowadzić do stanu, odpowiadającego proporcjonalnemu wzrostowi automobilizmu, powinniśmy sieć dróg bitych podwoić, a więc doprowadzić do długości około *85.000 km.*

Oczywiście, jak wszystkie większe zamierzenia w Polsce, tak i to rozbija się o brak dostatecznych funduszów na ten cel. To bowiem, co państwo wydaje rocznie na budowę, utrzymanie i administrację dróg państwowych, oraz na zapomogi, na budowę i konserwację dróg samorządowych, jest kroplą w morzu istotnych potrzeb. Wydatki te za ostatnie trzy lata budżetowe przedstawiają się następująco:

Rok 1927/28	. . . .	37 milj. złotych
„ 1928/29	. . . .	85 „ „
„ 1929/30	. . . .	62 „ „

Jeżeli do sumy 62 milj., preliminowanej na bież. rok budżetowy na budowę dróg, dodamy 50 milj. zł, preliminowanych przez samorządy, to otrzymamy łącznie sumę 112 milj. zł wydatków na ten cel. Przy 44 tys. km. dróg bitych, wypada na jeden kilometr drogi bitej 2 540 zł, wówczas, gdy pokrycie 1 km szosy asfaltem kosztuje przeciętnie 150 tys. zł.

Jeżeli założymy, że Polsce potrzeba jeszcze ok. 40 tys. km. dróg bitych, to koszt tych robót wynosiłby 6 miljardów złotych; roboty te w obecnych warunkach wydatkowania trwałyby mniej więcej 50 lat.

Jak znaleźć źródło dochodów na ten cel?

Projekty w tym wypadku osób prywatnych, jak i rządowe zmierzają w dwóch kierunkach: obłożenia podatkiem specjalnym zarówno właścicieli samochodów, jak i osoby, korzystające z komunikacji autobusowej, np.

Ford	320 zł
Buick	560 zł
Austro-Daimler	935 zł
Samochód ciężarowy (nośn. 1,5 t.)	375 zł

Biorąc pod uwagę, że w 1928 r. według danych statystycznych było:

Samochodów osobowych	17 900
Samochodów ciężarowych	7 900
Razem	25 800

i że cyfry te według teoretycznych obliczeń wzrosnąć winny w roku bieżącym do

Samochodów osobowych	23 000
Samochodów ciężarowych	14 000
Razem	37 000

Otrzymany z tego źródła dochód miałby przynieść 11 milj. zł.

Co do drugiego punktu projektu, to przewiduje on wprowadzenie specjalnego podatku od biletów autobusowych na konserwacje i budowę dróg.

Poza tem projekty idą również w kierunku obłożenia podatkiem właścicieli koni 5 zł rocznie od jednej sztuki, co przy stanie posiadania 5 milj. koni w Polsce dałoby pokaźną sumę dochodu 25 milj. zł. Również projekty przewidują wyższe, niż dotychczas, obciążenie opłatą drogową przemysłu i handlu.

Ważnym niezmiernie czynnikiem jest przewidywana reforma administracji dróg. Otóż projektodawcy uważają, że należy skończyć ze szkodliwym dualizmem podziału dróg i administrowania niemi przez państwo i samorząd i wypowiadają się za oddaniem administracji dróg bitych samorządom powiatowym.

Przodkowie dzisiejszego samochodu

Początki samochodu sięgają 17-go wieku.

Już od 1680 r. uczeni europejscy pracowali nad wynalezieniem pojazdu, który mógłby sam posuwać się naprzód. Izaak Newton pierwszy uzasadnił teoretycznie możliwość skonstruowania wozu, poruszanego parą.

W 1770 r. inżynier francuski Mikołaj Józef Cugnot skonstruował wóz poruszany parą, mający na celu zastąpienie koni w artylerji pociągiem mechanicznym. Widocznie sam wynalazca nie spodziewał się rozwinąć zbyt zawrotnych szybkości na swym wynalazku, skoro nie zaopatrzył go w hamulce. Rezultat był ten że jeden z najpoważniejszych protoplastów dzisiejszego auta w nieoczekiwanym pędzie rozbił się o mur, w obrębie którego odbywały się próby.

W 1786 r. William Symington, Szkot, zbudował pierwszy wóz, łączący pożytek z wygodą. Karetka ta, z umieszczonem nazewnątrz siedzeniem dla kierowcy, była prototypem dzisiejszego coupe de ville. W kilkanaście lat później wprowadzono pierwsze resory.

W 1829 r. J. H. James osiągnął na samochodzie swej konstrukcji szybkość 24 km. na godzinę, w parę zaś lat potem wprowadzono coś w rodzaju specjalnej skrzynki przekładniowej.

Wszystkie te wozy były poruszane parą. Nie zaliczamy ich jednak do poprzedników lokomotywy, gdyż nie kursowały po szynach, lecz po zwykłych drogach. Ponieważ nie można było nabierać wielkich zapasów węgla i wody, ze względu na ich wagę i objętość, więc zatrzymywano się co kilkanaście kilometrów dla zaopatrzenia się w paliwo.

Pierwszy nowoczesny samochód został skonstruowany w 1894 r. przez Elwood'a Haynes'a, za co czci godny wynalazca został aresztowany pod zarzutem zakłócenia spokoju publicznego. Jak widzimy, przyjęcie przez społeczeństwo jednego z największych wynalazków ostatniej doby było nie nazbyt przychylne.

Gdy porównujemy niezgrabne, wlokące się wolno samochody z lat ubiegłych z dzisiejszemi autami, które są wcieleniem chyżości i elegancji, mamy wrażenie, że niema między niemi nic wspolnego. W istocie rzeczy jest przeciwnie. Jak stwierdzają dane Biura Badań Naukowych General Motors, niektóre zasadnicze części auta dzisiejszego, jak: zmieniające się biegi, hamulce, sprzęgła, resory, dyferencjały, mechanizmy kierownicze i skrzynki przekładniowe miały już swe odpowiedniki w pierwszych samochodach ubiegłego stulecia. Rzecz oczywista, odpowiedniki te miały charakter pierwotny, tem niemniej jednak, wiążą one węzłem rodowym wszystkie samochody na przestrzeni obydwu wieków.

Jakie będą automobile przyszłości?

Automobile dzisiejsze bardzo się różnią od tych, które budowane były kilkadziesiąt lat temu, i nikt nie zaprzeczy, że są o wiele wygodniejsze i znacznie udoskonalone mechanicznie. Mają one jednak jeszcze wiele wad — są za ciężkie, niepotrzebnie długie, wysokie i szerokie, zadużo zużywają materjałów pędnych, transmisja jest niewygodna, i często się psuje. Inżynierowie ciągle pracują nad tem, aby polepszyć samochody, i jeden z nich, profesor Hamilton z New York Uniwersyty, sądząc z obecnych prób, przepowiada, jakie będą automobile za pięćdziesiąt lat. Automobile będą małe, będzie można je puszczać w ruch za naciśnięciem guzika i będą szły zupełnie bez hałasu. Drogi będą budowane nad miastem i będzie można na nich jeździć do 150 mil na godzinę.

Już obecnie mamy wiele nowych cech odmiennych od dawniejszych w automobilach. Automobile są coraz niższe, jedna z firm niedawno zbudowała samochód niższy od człowieka. Przy takich niskach automobilach używane są koła w środku raczej niż z boku, tak że siła pędząca znajduje się we frontowych kołach, a nie tylnych. Przytem koło w środku zmniejsza ślizganie i pochylanie na bok, a poza tem waga jest równiej rozłożona, więc automobil lepiej jedzie.

Większe wentyle, lepsze części automobilowe, spowodowały polepszenie szybkości, siły i taniości. Obecnie tak tanie jak i drogie automobile mają tę samą objętość cylindrów w porównaniu do wagi, i wszystkie mniejwięcej mogą tak samo przyśpieszać i jeździć w górach. Wkrótce jednak droższe automobile zaczną dodawać więcej cylindrów i będą miały po dwanaście lub szesnaście cylindrów.

Obecnie dąży się do wyrobu samochodów jak najlżejszych, gdyż niszczą one mniej opony, jak również przyśpieszenie biegu odbyć się może bardziej ekonomicznie. Do budowy tych automobil używa się nowowynalezionej stali, a gdy nowy metal, beryllium, będzie wyrabiany we wielkich ilościach, będzie można robić jeszcze lżejsze samochody.

Jest pewne, że za kilka lat będziemy używać o wiele mniej benzyny. Aby jechać bardziej ekonomicznie, trzeba będzie zmienić formę automobili i przystosować ją do aeroplanowych i obecnych maszyn wyścigowych, jak np. nowego Auburn Speedster, dających mniej oporu powietrza.

Z ulepszonemi automobilami spodziewać się można ulepszonych dróg; już dziś mamy o wiele lepsze i równiejsze drogi, aniżeli kilka lat temu. O ile drogi będą udoskonalone, automobile nie będą potrzebowały sprężyn i będą mogły prędzej jeździć.

Automobile dzisiaj są o wiele trwalsze i mniej trzeba je reperować niż dawniejsze, lecz w tym kierunku zapewne nie można spodziewać się zanadto wielkich popraw, ponieważ fabrykanci nie mogliby wówczas sprzedawać miljony automobilów, które rocznie produkują.

Przyrost samochodów w Polsce w porównaniu z innemi państwami

Jeżeli porównać procentowy przyrost samochodów w Polsce z innemi krajami, to dojść można do bardzo pocieszających wniosków. Okazuje się bowiem, że z całego szeregu państw, posiadających doskonale rozwinięty ruch samochodowy, daliśmy się pod tym względem wyprzedzić tylko Czechosłowacji, natomiast wysunęliśmy się na czoło tak potężnych krajów, jak: Stany Zjednoczone, Australja, Anglja, Francja i Niemcy.

Poniższe zestawienie najdobitniej przedstawia procentowy roczny przyrost samochodów w poszczególnych krajach, a mianowicie:

Stany Zjednoczone	4,5 proc.
Australja	11,0 proc.
Anglja	12,5 proc.
Kanada	13,0 proc.
Francja	15,4 proc.
Niemcy	29,1 proc.
Polska	*34,8 proc.*
Czechosłowacja	45,0 proc.

Stąd wniosek, że w Ameryce nastąpiło już pewne nasycenie rynku, o którem w Europie jeszcze mówić nie można. Jeszcze dobitniej wynika to z liczby mieszkańców, przypadających z początkiem 1928 r. na jeden samochód, a więc w Stanach Zjednoczonych Ameryki Półn. przypada na jeden samochód 5 mieszkańców, w Anglji 37, we Francji 40, w Niemczech 148, we Włoszech 254, w Czechosłowacji 253, w Austrji 270, a u nas w Polsce 1 174.

Cyfry te mówią, że niestety pod tym względem zajmujemy w szeregu państw europejskich jedno z ostatnich miejsc i że wiele jeszcze mamy do zrobienia w tej dziedzinie, aby kraj nasz i w dziedzinie automobilizmu zajął takie miejsce, jakie mu przysługuje ze względu na obszar i ilość mieszkańców.

Wyżej wymienione cyfry dowodzą niezbicie, że jeszcze przez długi szereg lat Polska będzie wspaniałym terenem ekspansji samochodowej i że kupiectwo i przemysł samochodowy mają przed sobą wdzięczne pole działania.

Ostatnie tury w samochodach otwartych

Limuzyny i karety będą kursowały po szosach przez całą zimę, jeśli, oczywiście, pozwoli na to stan szos. W tych zamkniętych, ogrzewanych, wyściełanych, wentylowanych i perfumowanych pudełkach jeździć będą pasażerowie tak wygodnie, jak w sleepingu, albo i jeszcze wygodniej. Nie ma to jednak nic wspólngo z jazdą turystyczną i sportową, do której służy tylko otwarty wóz. Szerokie horyzonty krajobrazu opłaca się coprawda w karoserji otwartej dotkliwym chłodem, ale długa walka z mroźnemi podmuchami lub wichrem i deszczem, który zalewa oczy i odwietrznik, wymaga wytężonej uwagi i hartu fizycznego, którego nie wyrobi wygodna, ale monotonna i przez to męcząca podróż wśród czterech ścian i czterech szybek. Jednem zdaniem — pęd i bezpośredni kontakt z naturą czynią jazdę w samochodzie otwartym o wiele zdrowszą, bardziej urozmaiconą i przez to o wiele szybszą, pomijając już okoliczność, że wysoka budowa karety zupełnie dokładnie zmniejsza szybkość wozu o 10—15 proc.

Kto czuje się młody i nie korzysta z samochodu, wyłącznie jako środka wygodnej lokomocji, kto szuka w jeździe zdrowia i emocji, ten niezawodnie wybiera karoserję otwartą — i z tego właśnie powodu traci kilka miesięcy zimowych. Jest to odwrotna strona medalu. Jazda prawdziwie turystyczna i sportowa już ma się ku końcowi i za kilka tygodni, lub nawet za kilka dni właściciele karet zatriumfują. Tymczasem ostatnie tury w samochodach otwartych pozwalają podziwiać wielkie piękno jesiennego krajobrazu i przynoszą płucom ostatnie odżywcze prądy wichru.

KRONIKA AUTOMOBILOWA

NOWY PROJEKT USTAWY O RUCHU AUTOBUSOWYM W POLSCE.

Ministerstwo Robót Publicznych opracowało projekt ustawy, ustalającej, że przedsiębiorstwa autobusowe będą mogły być prowadzone tylko na podstawie koncesji. Dotychczas wystarcza do tego wykupienie odpowiedniego patentu.

Projekt tej ustawy uzasadniony jest względami bezpieczeństwa publicznego, a opiera się na założeniu, że tylko koncesje umożliwią wprowadzenie dostatecznej kontroli.

Izby przemysłowo-handlowe wypowiedziały się przeciw koncesjonowaniu przedsiębiorstw autobusowych, dowodząc, że kontrola nad autobusami i rozwiązanie kwestji bezpieczeństwa leży całkowicie w możności władz administracyjnych i zależy tylko od właściwego ułożenia przepisów i sprawności w ich wypełnianiu.

NA DRODZE KU REALIZACJI POLICJI DROGOWEJ W POLSCE.

Sprawa utworzenia stałej specjalnej policji drogowej na terenie całego państwa jest w końcowem stadjum realizacji. W najbliższym czasie można oczekiwać utworzenia oddziałów tej policji. Będą one czynne przy urzędach wojewódzkich. Policja drogowa będzie wyposażona w samochody i motocykle, a tam gdzie policja motocykle posiada, liczba ich będzie zwiększona. Funkcjonarjusze policji drogowej przechodzić będą specjalne wyszkolenie przy urzędach wojewódzkich. Zadaniem policji drogowej będzie stała kontrola ruchu na drogach publicznych.

PRZEDWCZESNE POGŁOSKI O FABRYCE FORDA W GDYNI.

Od dłuższego czasu ukazują się w prasie wiadomości, o budowie przez amerykańskie Zakłady Forda zakładów montażowych w Gdyni. Jak się dowiaduje Ajencja Wschodnia pogłoski te nie odpowiadają prawdzie. Wprawdzie jedno z ministerstw prowadzi pertraktacje z przedstawicielami Zakładów Forda, nie wiadomo jednak, czy i kiedy nastąpią wiążące rozmowy.

NOWOCZESNY GARAŻ W CHICAGO.

W związku z wzrastającym w szybkiem tempie ruchem samochodowym w Polsce i wzmagającem się zainteresowaniem budową garaży, dotąd wznoszonych najczęściej w sposób bardzo prymitywny, przytoczymy tu krótki opis nowoczesnego garażu, budowanego w Chicago, według artykułu w czasopiśmie „Engineering News-Record".

Garaż mieści się w „drapaczu chmur" o 41 piętrach. Pierwsze 22 pięter o powierzchni 49×42 m. zajmują w części (dokoła obwodu budynku) rozmaite biura, zaś w części środkowej (27×20 m) mieści się pomieszczenie dla samochodów.

Każde piętro może pomieścić 26 pojazdów, t. zn. razem można garażować na 22 piętrach 572 samochodów. Samochody wjeżdżają do parteru garażu i tu są opuszczane przez swego kierowcę. Z tą chwilą, aż do ponownego oddania ich właścicielom, samochody są poruszane wyłącznie urządzeniami mechanicznemi zewnętrznemi. Tak więc posuwają się najpierw ku dźwigowi elektrycznemu, który je przenosi na przeznaczone dla każdego z nich piętro, następnie toczą się z dźwigu ciężarem własnym po wałkach, dowolnie pochylanych i wyposażonych w samoczynne urządzenia zatrzymujące. W kierunku poprzecznym odbywa się ruch samochodów zapomocą wózków, poruszanych kablami i silnikami elektrycznemi.

Dzięki pomysłowemu ustawieniu tych wózków w stosunku do dźwigów, wystarcza 4 dźwigów do obsługi 24 samochodów na piętrze.

Wszystkie mechanizmy są sterowane na odległość, elektrycznie, i związane tak ze sobą, by uniknąć mylnych ruchów. Szybkość jazdy dźwigów wynosi 150 m/min. Wystarczy więc 2 min. do sprowadzenia żądanego samochodu z 22-go piętra na drogę wyjazdową z garażu.

AUTOMOBILE — NAJWIĘKSZĄ POZYCJĄ W EKSPORCIE STANÓW ZJEDNOCZONYCH.

W ub. jeszcze roku pierwszą pozycję w eksporcie ze Stanów Zjednoczonych zajmowała co do wartości bawełna, wyprzedzając naftę, auta, zboże i maszyny. W pierwszem półroczu rb. eksport aut wzrósł jednak o 33,4 proc. tj. do sumy 1.424.000.000 mk. niem. Ponieważ jednocześnie eksport bawełny spadł o 13,9 proc., tj. wynosi 1.343.000.000 mk. niem., przeto pozycja eksportu automobilów zajmuje pierwsze miejsce obecnie w ogólnym eksporcie Stanów Zjednoczonych.

Przegląd czasopism

„Kurjer Warszawski" w numerze z dnia 30-go października rb. w artykule pt. „W automobilowem mrowisku" podaje ciekawy opis samochodowego ruchu ulicznego w Stanach Zjednoczonych.

Bardzo ciekawe dane podaje autor o przemyśle samochodowym stanu Michigan, gdzie koncentruje się 80 proc. światowej produkcji automobilowej. W samem Detroit znajduje się szereg największych koncernów automobilowych z General Motors na czele. W okolicach Detroit, w promieniu od kilku do kilkunastu kilometów znajdują się zakłady tak znanych firm samochodowych, jak „Buick", „Pontiac" i „Oakland".

„Dziennik Poznański" z 30-go października br. w artykule pt. „Troska o samochód w obliczu mrozów" podaje szereg wskazówek jak należy zmieniać olej, oczyszczać świece i kontakty rozdzielcze, oraz jak uniknąć zamarzania wody w chłodnicy.

O adres prosimy

Szan. Czytelników w Małopolsce prosimy o wskazanie nam adresu p. **M. Bączyńskiego**, ostatnio zamieszkałego w **Brodach**, właściciela Pierwszej Krajowej Wytwórni Tłoczni Owocowych.

Administracja
„Rynku Metalowego i Maszynowego"
Poznań, Wielka 10.

Handel i Przemysł Rowerowy
Organ Związku Mechaników Samodzielnych na Polskę Zachodnią

Sprzedaż na raty i handel rowerami

Często słyszy się zdanie, że Ameryka zawdzięcza cały rozwój swego przemysłu, a nawet ogólny dobrobyt systemowi sprzedawania na raty. Są znowuż ludzie, którzy twierdzą, że system ten jest właściwie zjawiskiem bardzo ujemnem, wprowadzającem w życie handlowo-przemysłowe kraju szkodliwy czynnik niepewności, demoralizujący nabywców, zabijający dążność do oszczędzania i odkładania zarobionych pieniędzy. Znalazł się nawet pewien dowcipniś, który twierdzi, że system rat w Ameryce ma dlatego takie powodzenie, że każdy młody Amerykanin zapoznaje się z nim już w kołysce (kupionej na raty), potem kupując sam wszystko na raty i spłaty tak się do tego przyzwyczaja, że o innym handlu nie chce słyszeć. Pomijając wesołe żarty i dowcipy należy stwierdzić, że w naszych warunkach ogólnej biedy system rat, stosowany umiarkowanie i umiejętnie, jest prawdziwem dobrodziejstwem i dla mniej zamożnej klienteli i dla ostrożnych kupców. Sprzedając na raty, kupiec z jednej strony umożliwia ludziom o małych zarobkach nabycie potrzebnych im rzeczy. Należy tylko pamiętać, że system rat funkcjonuje dobrze tylko wtedy, jeżeli sprzedający potrafi sobie dobrać odpowiednich i zupełnie pewnych klientów. Natomiast we wypadkach, kiedy jakiś kupiec, któremu z tego lub innego powodu w handlu się nie powodzi, chce zapomocą rat wyratować siebie z biedy i daje towar każdemu, sprawa przyjmuje smutny obrót i kończy się licytacją. Rozumie się, że to ogólne prawo obowiązuje i kupców rowerowych. Słyszy się coprawda, że wkrótce wyjdzie specjalna ustawa o ratach, zabezpieczająca sprzedawcę, czyta się też o mających powstać pismach, których zadaniem będzie publikowanie „czarnych list" dłużników, lecz i to wszystko sprawy całej zbyt mocno nie zmieni i tylko zdrowe i dobrze prowadzone przedsiębiorstwo niezależnie od systemu sprzedaży, ostoi się i przeżyje ciężkie czasy.

Balony na rowerach

Pisaliśmy już parokrotnie o różnych próbach, mających na celu ulepszenie resorowania roweru. Opisywaliśmy nawet bardzo ciekawe wyniki konkursów i wyścigów, w których brały udział maszyny zwykłe oraz rowery, zaopatrzone w amortyzatory i resory. W sumie okazało się, że rowery resorowane są znacznie dogodniejsze dla jazdy po zwykłych, niezbyt równych i gładkich drogach. W ostatnim czasie konstruktorzy zwrócili uwagę na opony rowerowe, ponieważ nawet najlepsze amortyzatory nie były w stanie rzeczywiście dobrze rozwiązać całej sprawy. Po szeregu prób okazało się, że zastosowanie zwykłych „balonów" nie daje dobrych wyników gdyż duża powierzchnia opony zbytnio hamuje ruch pojazdu. Z tego powodu przystąpiono do dalszych badań i wreszcie, po przeszło 2-letnich doświadczeniach, stworzono specjalne „balony" rowerowe, które łączą w sobie zalety opon zwykłych, gdyż ich normalna powierzchnia czynna jest niewielka, a mimo to działają jak amortyzatory, dzięki znacznej wysokości i małemu ciśnieniu powietrza. Nowe „balony" rowerowe mają podobno wkrótce ukazać się na rynku.



ORGAN ZWIĄZKU PRZEDSIĘBIORSTW ELEKTROTECHNICZNYCH NA POLSKĘ ZACHODNIĄ
ORGAN ZRZESZENIA PRZEDSIĘBIORSTW RADJOTECHNICZNYCH W WIELKOPOLSCE.
POD REDAKCJĄ DYPL. INŻ.-EL. M. RZĘCKIEGO.

Memorjał Polskiego Związku Przedsiębiorstw Elektrotechnicznych w sprawie koncesji Harrimanna

Sprawa Koncesji poruszyła sfery gospodarcze polskie, w szczególności zaś koła wytwórców elektrotechnicznych, zgrupowane w Związku. W sprawie powyższej Koncesji, mającej w razie zatwierdzenia przez Rząd polski en bloc w dotychczasowej formie wpłynąć poważnie na interesy przemysłu elektrotechnicznego, Sekcja Wytwórców Związku Przedsiębiorstw Elektrotechnicznych odbyła szereg posiedzeń w celu zajęcia swego stanowiska w tej sprawie. Podczas gdy Centralny Związek Przemysłu, Górnictwa, Handlu i Finansów przesłał swą krytykę projektu Prezesowi Rady Ministrów i członkom Gabinetu, a Stowarzyszenie Techników zgłosiło protest przeciwko zatwierdzeniu Koncesji przed wysłuchaniem opinji sfer społeczno-gospodarczych, Związek Przedsiębiorstw Elektrotechnicznych przesłał na ręce Pp. Ministra Przemysłu i Handlu, Robót Publicznych oraz do Urzędu Wojewódzkiego w Warszawie memorjał następującej treści:

„Polski Związek Przedsiębiorstw Elektrotechnicznych, zrzeszający cały przemysł elektrotechniczny wytwórczy w Polsce, ma zaszczyt zwrócić się do Pana Ministra Przemysłu i Handlu z prośbą o przychylne rozpatrzenie poniżej przytoczonych spraw, ściśle związanych z dalszym rozwojem krajowego przemysłu elektrotechnicznego.

Uprawnienie rządowe mające być udzielone grupie Harriman i S-ka w Nowym Jorku i ogłoszone obecnie przez Pana Ministra Robót Publicznych w celu przeprowadzenia publicznej rozprawy i w celu wyświetlenia spornych kwestyj, niedostatecznie jasno i niedostatecznie sprecyzowane gwarantuje przemysłowi polskiemu pierwszeństwo przed zagranicznym przemysłem w zaopatrywaniu się koncesjonarjusza w maszyny i materjały elektryczne przy budowie elektrowni i urządzeń elektrycznych.

Par. 28, traktujący o wykonywaniu budowy, kończy się w ostatnich trzech wierszach następującym warunkiem: „Przy wykonywaniu urządzeń powinien uprawniony przy jednakowych warunkach dawać pierwszeństwo wyrobom polskim."

Przemysłowcy elektrotechniczni, widząc niejasność tej redakcji par. 28, proszą Pana Ministra Przemysłu i Handlu o przyczynienie się do skreślenia tych trzech wierszy i w zamian o dodanie nowego paragrafu 28 o treści następującej:

„Koncesjonarjusz obowiązany iest, przy pokrywaniu zapotrzebowania na materjały i urządzenia w czasie trwania koncesji, nabywać je we wytwórniach krajowych, o ile są w nich wyrabiane, w założeniu, że wyroby te będą odpowiadały normalnym terminom dostaw i warunkom technicznym, i będą stały na poziomie wewnętrznych, normalnych cen zagranicznych z dodaniem przewozu i obowiązującego cła.

Warunki płatności również nie mogą odbiegać od normalnie stosowanych w przemyśle krajowym."

W dalszym ciągu pozwalamy sobie zwrócić uwagę Pana Ministra na par. 12. W ustępie trzecim tego paragrafu na stronicy 5-tej, zaczynającym się od słów: „Uprawniony może w każdym czasie przed nabyciem jakichkolwiek urządzeń elektrycznych" przeoczono dodać „w Polsce", bez czego paragraf ten mógłby być zrozumiany w inny niekorzystny dla przemysłu polskiego sposób.

Wreszcie par. 91, określający w końcowej swej części skład Rady Nadzorczej Zarządu i Komisji Rewizyjnej, jako też osób, działających na mocy ogólnej prokury, pomija możliwość wejścia do tych urzędów elementu polskiego. Pożądane byłoby zagwarantowanie polskim przemysłowcom przynajmniej jednej trzeciej miejsc w tych urzędach, a to dla nadania tworzącej się dużej organizacji przemysłowej kierunku polskiego.

Polski Przemysł Elektrotechniczny prosi Pana Ministra Przemysłu i Handlu o życzliwe potraktowanie przytoczonych spraw w imię rozwoju krajowego przemysłu i jego obrony."

Największa i najgłośniejsza stacja radjowa na świecie budowana będzie w Warszawie

Że Polska dopędzi wkrótce narody we wszystkich zdobyczach cywilizacji, świadczy o tem fakt, iż w dziesięciu latach swego odrodzenia państwowego we wielu dziedzinach postępu dorównała innym państwom, a w niektórych nawet przewyższyła.

Oto weźmy choćby takie udogodnienie najnowsze jak radjo.

Pod tym względem Polska postanowiła stanowczo wyprzedzić wszystkie inne narody, przystępując do budowy pod Warszawą największej i najgłośniejszej stacji radjowej na świecie, bo mającej siłę nadawczą 120.000 wat czyli 120 kilowatów.

Do budowy tej stacji przystąpiono już w tym miesiącu. Za rok ma być ona całkowicie ukończona.

Stacja nadawcza o takiej sile będzie mogła być słyszana na całej kuli ziemskiej przy użyciu najnowszego typu czułych aparatów odbiorczych.

Olbrzym ten będzie pożerał 6 000 kilowat-godz. energji elektrycznej dziennie, t. j. około 2.000.000 kilowatów rocznie.

Biorąc porównawczo z przeciętnem spożyciem miesięcznem normalnego warszawskiego mieszkania, wynoszacem mniejwięcej około 20 kilowatów, nowa stacja radjowa pożerać będzie miesięcznie tyle, co 10 tysięcy mieszkań oświetlanych prądem elektrycznym.

Obecna stacja warszawska będzie funkcjonowała nadal na innej fali jako stacja miejscowa, co pozwoli na uruchomienie dwóch równoczesnych programów radjowych, pomiędzy któremi abonent warszawski będzie mógł wybierać.

Do budowy olbrzyma radjowego Polskie Radjo przystępuje już od października r. b. i liczy, że działalność jego zacznie się mniejwięcej za rok.

Przyszła stacja będzie 10-krotnie silniejsza od obecnej, co umożliwi jej odbiór na skomplikowanych odbiornikach lampowych w promieniu do 3.000 klm., a więc w całej Europie, Północnej Afryce, na aparatach zaś wielolampowych będzie stacja ta słyszana na całym świecie.

Z wielkiem uznaniem podkreślić należy, że Polska posiądzie najpotężniejszą stację radjofoniczną na świecie i wysunie się na czoło światowej radjofonji.

USTAWY I ROZPORZĄDZENIA

ROZPORZĄDZENIE MINISTRÓW: SKARBU, PRZEMYSŁU I HANDLU ORAZ ROLNICTWA

z dnia 15. V. 29 r. o ulgach celnych.

Zwracamy uwagę naszych Sz. Czytelników na powyższe rozporządzenie, zamieszczone w Dzienniku Ustaw Nr. 43, poz. 357, rok 1929, tyczące się cła ulgowego na szereg materjałów technicznych, a między innemi następujących, stosowanych w elektrotechnice:

Pozycja taryfy celnej	Nazwa towaru	Cło ulgowe w % cła normalnego (autonomicznego)
148 p. 5.	Drut srebrny specjalny t. z. topikowy do wyrobu bezpieczników — za pozwoleniem M-stwa Skarbu	20
177 p. 3.	Fibra wulkanizowana	30

Przegląd placówek elektrotechnicznych w Polsce

ROZWÓJ KONCERNU SPÓŁKI AKCYJNEJ „SIŁA I ŚWIATŁO", WARSZAWA, UL. MARSZAŁKOWSKA 94.

Sp. Akc. „Siła i Światło" rozpoczęła swoją działalność w 1918 r. Program pracy Spółki obejmował budowę i eksploatację przedsiębiorstw opartych na zastosowaniu elektryczności.

W zaraniu swego istnienia Spółka nabyła większy portfel akcji Elektrowni Okręgowej w Zagłębiu Dąbrowskim od T-wa „Elektrische Licht- und Kraftanlagen A.-G." w Berlinie i odkupiła Elektrownię Okręgową w Pruszkowie od T-wa „Gesellschaft für Elektrische Unternehmungen" w Berlinie; obejmując równocześnie Zarząd techniczny i finansowy powyższych dwóch elektrowni i tworząc w ten sposób zaczątek przyszłego koncernu.

W roku 1921 Spółka nabyła poważny portfel akcyj Elektrowni Okręgowej w Zagłębiu Krakowskiem, również obejmując zarząd techniczny i finansowy tego przedsiębiorstwa.

Poprzez powyższe transakcje ustaliły się wpływy Spółki w dziedzinie elektryfikacji ośrodków przemysłowych pierwszorzędnego znaczenia jak Zagłębie Dąbrowskie, Zagłębie Krakowskie i okolice Warszawy.

Do dalszych poczynań Spółki należy zaliczyć ukonstytuowanie w 1921 r. Sp. Akc. „Kolej Elektryczna Warszawa—Młociny—Modlin" oraz nabycie w 1923 r. portfelu akcji Tow. Akc. „Kabel Polski" w Bydgoszczy — pierwszej w kraju fabryki kabli elektrycznych i przewodników.

W tymże roku powstały dwa dalsze przedsiębiorstwa komunikacyjne „S. A. Koleje Dojazdowe" dla budowy kolei elektrycznej Warszawa—Grodzisk" i S. A. „Tramwaje Elektryczne w Zagłębiu Dąbrowskiem", które połączyły linją kolei elektrycznej miasta: Dąbrowę, Będzin, Czeladź i Sosnowiec.

Założona również została Sp. z ogr. odp. „Zakup i Dostawa", rozwijająca swą działalność w dziale ubezpieczeń ogniowych i transportowych przedsiębiorstw elektrycznych.

Coraz bardziej rozwijająca się działalność Spółki wyłoniła zakupienie gmachu dla własnych biur koncernu, to też w r. 1924 Spółka zakupiła dom przy ul. Marszałkowskiej 94.

W tym samym okresie założona została Sp. z ogr. odp. „Śląsko-Dąbrowskie Kolejowe Towarzystwo Eksploatacyjne w Katowicach". Spółka objęła eksploatację górnośląskich kolei dojazdowych: Tramwajów Elektrycznych w Zagłębiu Dąbrowskiem, stwarzając przez to pierwsze podstawy dla rozwoju komunikacji w dwóch polskich zagłębiach.

Dalszym poczynaniem spółki był udział w tymże roku w parcelacji majątku „Podkowa Leśna", przez który przechodzi linja kolei elektrycznej Warszawa—Grodzisk oraz w urządzeniu na tych terenach miasta ogrodu.

Wybitna działalność Spółki ujawniła się również w 1927 roku, w którym „Siła i Światło" założyła w Brukseli przy udziale „Trust Metallurgique Belge—Français" spółkę finansową „Societé Belgo-Polonaise de Force et de Traction Elektriques" (Sobelpol S. A.) i przez odpowiednio wysoki udział posiada w Spółce tej decydujące wpływy.

Rozszerzając coraz bardziej wpływy swoje ,objęła Spółka w 1928 r. wpływami swemi Zakł. Górnicze „Silesia" Sp. Akc. w Dziedzicach, posiadające i eksploatujące przy zakładach wielką nowocześnie urządzoną elektrownię, jak również elektrownię w Bielsku (Śl. Cieszyński).

Spółka zapewnia coraz intensywniejszą pracę i należy dziś do największych placówek w Polsce w omawianej dziedzinie programu jej prac.

NOWE WYDAWNICTWA

Nakładem oddziału Warszawskiego Stowarzyszenia Elektryków Polskich wyszła z druku odbitka z Przeglądu Elektrotechnicznego pod tytułem: **„Nowoczesne kierunki w budowie elektrowni"**, zawierająca cykl odczytów, wygłoszonych w Oddziale Warszawskim Stowarzyszenia w roku 1928.

DZIAŁ MASZYN ROLNICZYCH

Grabie konne zwykłe całostalowe znaku „S. H. R."

W numerze 44 naszego wydawnictwa ukazał się w dziale maszyn rolniczych artykuł pod powyższym tytułem który przez przeoczenie metrampaża zupełnie błędnie przedstawił wytyczne produkcji grabi konnych powszechnie znanej firmy „Unja" w Grudziądzu.

Prostujemy zatem zamieszczony materjał według rzeczywistego brzmienia tegoż:

*

Grabie konne zwykłe całostalowe znaku „S. H. R."

Do fabryk, wyrabiających grabie konne, zaliczyć należy przedewszystkiem „*Unję*" w Grudziądzu. Budowane przez tę fabrykę grabie konne odznaczają się konstrukcją lekką, racjonalną i nadzwyczaj łatwą w użyciu.

System wypróżniania jest podwójny: zapomocą nogi i ręki powożącego. Grzebień grabiowy jest tak wyważony ciężarem własnym powożącego, że najlżejsze naciśnięcie nogi unosi go, a następne naciśnięcie dźwigni ręcznej — zupełnie odwraca. Aby zaś grabie same niepotrzebnie nie unosiły się od ziemi w czasie pracy, są one w położeniu roboczem utrzymywane zapomocą lekkiego zatrzasku. Przy naciskaniu nogą zatrzask ten najpierw jest zwalniany, poczem już grabie unoszą się z łatwością niemal same. Przy opadaniu po zwolnieniu nogi, grabie opadają i same zatrzaskują się w położeniu roboczem.

Koła biegowe są normalnie calo-metalowe. Sprychy stalowe wkręcane są w piastę na gwint, a zanitowane w obręczy stalowej, która ma kształt falisty. Piasta ma buks zamienny.

Główna belka, zwana nieraz osią, wykonana jest z mocnej kątówki stalowej, do której właściwe osie przymocowane są na śruby; mogą więc być łatwo po zdarciu wymienione.

Poza powyższemi grabiami budowane są lekkie grabie konne znaku HR, które jak i poprzednie mają kosz wyważony przez ciężar samego woźnicy, a więc działają nadzwyczaj lekko. W położeniu podniesionem mogą być utrzymywane dowolnie długo przez nacisk na dźwignię nożną. W położeniu roboczem utrzymywane są zatrzaskami.

Konstrukcja, jakkolwiek lżejsza, jest taka sama jak u serji poprzednio opisanej. Osie właściwe są łatwo wymienne, podobnież buksy w piastach kół biegowych.

Nowym typem są grabie automatyczne znaku NAR.

Przystępując do przekonstruowania dawnych grabi automatycznych, wprowadziła „Unja" wiele ulepszeń do nowych grabi znaku NAR, próba których wykazała, że stały się one najodpowiedniejszą maszyną tego rodzaju i muszą zadowolić najwybredniejsze gusty.

Łączą one bowiem w sobie zalety i własności wyżej opisanych grabi dźwigniowych znaku SHR i dawnych grabi automatycznych AR. Mogą więc być użyte na wypadek zepsucia się automatu, jako grabie dźwigniowe.

Ulepszenia tej nowej konstrukcji są następujące:

a) w chwili samoczynnego opróżniania ciężar woźnicy współdziała w unoszeniu kosza, wskutek czego koń nie odczuwa tak silnie wzmożonego oporu roboczego;

b) unoszenie i opadanie kosza odbywa się momentalnie;

c) ażeby stłumić uderzenia przy opadaniu kosza, zastosowano specjalny bufor sprężynowy, działający między oprawą dźwigni a ramą.

Główną zaletą konstrukcji tych nowych grabi jest racjonalne umieszczenie zawias kosza, oraz współdziałanie ciężaru woźnicy w pracy unoszenia.

Manipulacja przy aparacie automatycznym jest tak prosta i łatwa, że grabie mogą być obsługiwane swobodnie nawet przez starsze dzieci wieku szkolnego.

Dzięki fachowemu doborowi materjałów i wymiarów, odznaczają się owe grabie niezwykłą lekkością.

Powyżej opisane grabie wyrabia się w dwóch rozmiarach: 2.4 oraz 2.9 m. szerokości.

Na zakończenie wspomnieć jeszcze należy o grabiach włościańskich, budowanych przez fabrykę „Unja" pod nazwą „Tygrysiątko".

Tysiące drobnych rolników obywało się i jeszcze obywa bez grabiarki konnej. A to dlatego, że im się wydaje, iż narzędzie, które w ich gospodarstwach będzie pracowało zaledwie parę godzin na rok, nie może się opłacić. A jednak właśnie dla tych rolników, obywających się przeważnie pracą własnych rąk, grabie takie są narzędziem pożądanem. W czasie bowiem, kiedy pracy jest nawał, oszczędzają one robociznę, zastępując pracę kilkorga ludzi, a wykonują ją lepiej niż ludzie.

Dla takich rolników zbudowana została grabiarka „Tygrysiątko". Lekkość i łatwość użycia, czynią z tej grabiarki narzędzie wymarzone dla drobnego gospodarstwa. Pomimo, eż cena jest niska, jest to narzędzie mocne i w każdym szczególe racjonalnie zbudowane.

Swe zalety zawdzięcza bogatej instalacji fabrycznej i systemowi produkcji masowej, która jedynie mogła umożliwić jego powstanie.

Fabryka buduje powyższe grabiarki o szerokości 2.1, 2.3, oraz 2.8 m. o 26 i 32 zębach roboczych, z najlepszej stali sprężynowej; wygięcie ich ma w cięciwie roboczej 65 cm. Opróżnianie grabiarki dokonywa się przez człowieka, który postępuje z tyłu za grabiarką. W tym celu unosi on lekko odpowiednią dźwignię. W czasie pracy samowolne unoszenie się grzebienia roboczego jest wykluczone, a naciskanie ręką na dźwignię zbyteczne, gdyż koń swym pociągiem sam utrzymuje nacisk grabi w kierunku do ziemi.

Zarzut czyniony tym grabiom, że zmuszają one robotnika do chodzenia pieszo za niemi parę godzin w roku, uważać należy za nieuzasadniony, zważywszy, że tak samo rolnik chodzi za pługiem conajmniej 50 razy więcej i dłużej bez szemrania. Trwałość zaś, lekkość, prostota i taniość na tem jedynie zyskuje. A o te zalety w danym razie przedewszystkiem chodzić fabryce musiało.

Skutek jest jeszcze i ten, że zamiast konia do tych grabi, bez trudu zaprząc się może człowiek. A jakkolwiek wymieniamy to na końcu, jest to może najważniejsza ze zalet tego małego narzędzia.

Brony nowszych konstrukcyj

P. W. Wakar, podaje w czasopiśmie „Maszyny rolnicze" uwagi o maszynach rolniczych, wystawionych w tym roku na wystawie w Paryżu, przyczem zwraca uwagę na nowe brony, jako że mogą one być z korzyścią i w naszych gospodarstwach wprowadzone.

Powszechnie używane brony do upraw polowych, jak wiadomo, mają wszystkie pobronki powiązane ze sobą sztywno. Brony systemu Geoffroy, przedstawione na wystawie, różniły się zasadniczo tem, że poszczególne pobronki są w nich połączone zawiasowo li tylko z przednią beleczką.

Nazwano je bronami racjonalnemi. Są one wyrabiane w dwóch typach — z siedzeniem i bez siedzenia. Pierwsze mają dwa koła o dużej średnicy, osadzone na osi, do której jest przymocowane siedzenie, poniżej osi znajduje się beleczka, z którą zawiasowo są połączone poszczególne pobronki, podobnie jak ramiona redlic siewnikowych.

Przy nawracaniu lub przejazdach wszystkie pobronki mogą być uniesione do góry zapomocą dźwigni, znajdującej się obok siedzenia.

Drugi typ — bez siedzenia, posiada cztery koła połączone ramą trójkątną; pobronki przymocowane są zawiasowo poza kołami do poprzecznej beleczki i ze sobą nie zmocowane. Małe koła przednie tworzą przodek ruchomy, który podtrzymuje przednią część ramy. Do pojazdów w tym typie bron pobronki mogą być podniesione i odrzucone ku przodowi. Pobronki połączone zawiasowo z beleczką przednią i nie związane razem, łatwo przystosowują się do nierówności terenu, unosząc się lub opadając niezależnie od sąsiednich; w razie zapchania można je oczyścić nawet w ruchu przez podniesienie każdego pobronka zosobna. Powyżej wymienione własności — łatwość oczyszczenia w ruchu, łatwość przewożenia i nawracania należy bezwarunkowo zaliczyć do zalet tych bron, przypuszczać jednak można, że przy większych oporach poszczególne pobronki, nie przyciskane ogólną wagą całej brony, nazbyt łatwo wychodzą ze ziemi, co nieuniknienie prowadzić musi do nierównomiernego zagłębiania się zębów osadzonych na poszczególnych pobronkach. Wprawdzie i przy użyciu zwykłych bron, o sztywnej ramie, broniaki nie zagłębiają się jednakowo, jednak apriori twierdzić możemy, że przy większym nacisku działają one silniej niż przy mniejszym. Na roli czystej, w kulturze bron „racjonalna" pracować będzie dobrze i wykaże swe zalety, lecz tam, gdzie są bryły i pole zanieczyszczone chwastami, wątpić należy o jej skutecznem działaniu. Jest to brona raczej do upraw posiewnych, niż do przygotowania roli przed siewem.

Zdaniem fabrykanta tych bron są one uniwersalne i służą nietylko do upraw polowych, lecz również i do pielęgnowania łąk. Mimo jednak, że posiadają budowę pośrednią między zwyczajnemi o ramach sztywnych, a łąkowemi, składającemi się z poszczególnych ogniw, trudno się zgodzić z tem, aby mogły one dać efekt pracy taki, jaki otrzymujemy przy zastosowaniu specjalnej brony łąkowej, i jeśli pracują zadowalająco, to chyba tylko na łąkach i pastwiskach wyjątkowo dobrze wyrównanych.

Opisane brony wyrabiane są w kilku wielkościach do zaprzęgu i dwóch koni, z siedzeniem i bez siedzenia.

Pomiędzy narzędziami do uprawy roli na wystawie zajmowały sporo miejsca rozmaite kolczatki. Poza jednym używanym u nas typem kolczatki, pod nazwą brony francuskiej, stosują we Francji cały szereg kolczatek innych, z pomiędzy których zasługują na wyróżnienie kolczatki ze skośnemi gwiazdami. Posiadają one dwa szeregi gwiazd, których kolce nie są okrągłe, lecz cztero- lub trójgraniaste i ustawione do osi nie prostopadle, jak w bronie francuskiej, lecz skośnie, przytem w szeregu pierwszym (przednim) wszystkie kolce są pochylone w jedną stronę, a w drugim (tylnym) w odwrotną. Przestrzeń między przednim i tylnym rzędem gwiazd może być zwiększona, zależnie od potrzeby, przez przesunięcie łożysk, w których są umieszczone osie.

Wyrabiane są trzy rodzaje tych kolczątek: ciężkie, średnie i lekkie. Najcięższe są przeznaczone do rozbijania brył zaraz po orce, drugie do poprawienia roli przed siewem, zwłaszcza do uprawy pod buraki, trzecie — najlżejsze do doprawiania roli i do kruszenia skorupy po siewach.

Zawdzięczając innej konstrukcji gwiazd, kolczatki te działają w sposób odmienny, niż kolczatka zwana u nas broną francuską, w której kolce są ustawione pionowo do osi.

O ile działanie tej ostatniej polega głównie na rozklinowywaniu brył przy następnym podrywaniu powierzchni roli, o tyle powyżej opisane kolczatki działają w pierwszym rzędzie przez uderzenie ostrym kantem kolca, a następnie poderwane bryłki zostają odrzucone skośnie do kierunku ruchu pod tylne gwiazdy, które raz jeszcze uderzają w nie i w ten sposób kruszą i rozbijają rolę.

Nie widząc działania narzędzia w polu, trudno zdać sobie dokładnie sprawę z wyniku jego pracy, nie

może jednak ulegać wątpliwości, że kolczatka o kanciastych, skośnie ustawionych ramionach działa energicznie.

Przy zastosowaniu takiego narzędzia na roli suchej a zawierającej mało koloidów, nieuniknienie nadmiernie ją rozpylimy, natomiast na ziemiach, jakie często się spotyka we Francji, powstałych z wietrzenia skał twardych ze znaczną nieraz zawartością nierozłożonych grubych okruchów mineralnych, dobre doprawienie roli bez użycia energicznie działającego narzędzia nie jest do pomyślenia.

Stosowanie takich kolczatek na naszych bielicach, zwłaszcza w porze suchej, byłoby bardzo ryzykowne, gdyż nieuniknienie rozpylilibyśmy je całkowicie, natomiast na glebach zwięzłych, na glinach ciężkich madach lub w miejscowościach podgórskich otrzymamy efekt, jakiego nie dostaniemy przy zastosowaniu innych narzędzi.

Sądzę, że sprowadzenie na nasz rynek opisanych kolczatek byłoby bardzo celowe, gdyż umożliwiłoby lepsze doprawianie gleb cięższych, które, jakkolwiek nie są typowemi dla Polski, jednak na całym jej obszarze znajduje się ich spora ilość.

Słaba konjunktura w przemyśle maszyn i narzędzi rolniczych

Konjunktura w dziale maszyn rolniczych uległa dalszemu pogorszeniu. Sezon jesienny był bowiem mało ożywiony, wobec czego zarówno składy fabryczne, jako też magazyny hurtowników posiadają znaczne ilości towarów. Również sezon wiosenny zapowiada się nieszczególnie. — Fabryki lubelskie i warszawskie wyrabiały ostatnio prawie wyłącznie maszyny mające zbyt sezonowy, a więc sieczkarnie, wialnie i poczęści kieraty. Młocarnie znajdowały dość dużo odbiorców. Charakterystyczną rzeczą tegorocznego sezonu był fakt, że odbiorcy żądali natychmiastowej dostawy, co świadczy o tem, że towar zamawiany był tylko w razie nieodzownej potrzeby. Wyroby zagraniczne stanowią w dalszym ciągu bardzo poważną konkurencję dla fabryk kraj., pomimo bow. wyższych cen cieszą się dobrym popytem, a to głównie dzięki dogodnym warunkom kredytowym. Wypłacalność odbiorców jest bardzo słaba, prośby o prolongatę weksli są na porządku dziennym.

Wystawa rolnicza w Szwecji

W 1930 r. od 19 do 24 czerwca odbędzie się 23 zkolei w Sztokholmie wystawa. Wystawa ta zobrazować ma obecny rozwój rolnictwa szwedzkiego, obejmując produkcję roślinną, zwierzęcą, przetwory rolnicze, urządzenia techniczne, narzędzia i maszyny rolnicze i przemysł związany z rolnictwem. Przemysł maszynowy w Szwecji stoi na wysokim poziomie i obliczony jest na duży wywóz. Z poszczególnych działów wystawy, zapowiada się interesująco dział produkcji nasiennej, dział mleczarstwa i z tem związanych urządzeń i maszyn, dział urządzeń elektryfikacyjnych w zastosowaniu do potrzeb rolniczych i gospodarstwa wiejskiego.

Odznaczenia państwowe na P. W. K. w Poznaniu

nadane budownictwu i przemysłowi mineralnemu, przemysłowi drzewnemu i meblarstwu

Budownictwo i przemysł mineralny

DYPLOM HONOROWY:

Fabryka Porcelany i Wyrobów Ceramicznych w Ćmielowie, S. A., *Warszawa.*
Fr. Martens i Ad. Daab, Warszawa.
Sp. „Centrocement", Warszawa.

MEDAL ZŁOTY:

Fabryka Fajansu Stanisław Mańczak, Chodzież.
Krakowski Zakład Witrażów, S. G. *Żeleński, Kraków.*
Cezary Lubiński i Jaskólski, S. z o. o., *Warszawa.*
Fabryka Wyrobów Ceramicznych „Krotoszyn i Przysieka", S. A., *Poznań.*
Towarzystwo Akcyjne Kawenczyńskich Zakładów Cegielnianych pod Warszawą, Warszawa.
Zakłady Ceramiczne „Pustelnik", S. A., *Warszawa.*
„Skawina", Fabryka Wyrobów Szamotowych i Fajansowych, *Skawina pod Krakowem.*
Towarzystwo Akcyjne Zakładów Ceramicznych „Dziewulski i Lange", Opoczno, Warszawa.
Kamieniołomy miast Małopolski, S. z o. o., *Kraków.*
Kocent i Goździewicz, Poznań.
Michał Fajnstein, Klesów.
Inż. Wolski i Wiśniewski, Warszawa.
Tow. Akc. Fabryki Maszyn Bracia Geisler, Okolski i Patschke, Warszawa.
Sieczko i Balinger, Warszawa.

MEDAL SREBRNY:

Włocławskie Zakłady Przemysłowe, dawn. *Teichfeld i Asterblum, Włocławek.*
„Żurawno" XX. Czartoryskich, Lwow.
Fabryka Wyrobów Drzewnych Bracia Rudolf, Warszawa.
Polska Fabryka Siatki Jednolitej Hr. St. Ledóchowski, S. A., *Warszawa.*
Marmury Kieleckie, S. A., *Kielce.*
Fabryka Narzędzi Pożarniczych „Strażak", J. Piętka, A. Płoski i G. Szołowski, Warszawa.
Fabryka Maszyn Budowlanych i Okuć, Jan Broda, Toruń.
Drygas i Wtorkowski, Cegielnia, *Poznań i Budzyń*, pow. Śrem.
„Marywil", Fabryka Wyrobów Szamotowych i Kamionkowych, *Radom.*
Pomorskie Zakłady Ceramiczne, S. A., dawn. Max Falk et Co., *Grudziądz.*
„Ostrzeszów", Zakłady Ceramiczne, S. A., *Budy*, pow. Ostrzeszów.
Inż. Wł. Klepacki, Spadk., Ostrowiec Kielecki.
Fabryka Materjałów Izolacyjnych Orłowski, Rogowicz i Ska., Warszawa.
„Chęciny", Zakłady Przemysłowe, *Chęciny.*
„Gudronit", Warszawa.
Rzewuski i Ska., S. A., *Warszawa.*
„Eternit", Warszawa.
Goleszowska Fabr. Portland-Cementu, S. A., *Goleszów.*
W. Paszkowski, F. Próchnicki i Ska., Warszawa.
Fabryka Narzędzi Pożarniczych, Warszawa.

MEDAL BRONZOWY:

Czesław Freudenreich, Fabryka Fajansu i Majolik, *Koło*, Woj. Łódzkie.
Inżynierowie Stronczyński, R. Czarnota, Bojarski i Ska., S. A., *Warszawa.*
F. Oppman i H. Kozłowski, Warszawa.
Szkoła Zawodowa Budow. Zgromadzenia Mistrzów Murarskich, Warszawa.
Parowa Cegielnia „Witaszyce", Witaszyce, pow. Jarocin.
Kamieniołomy Tatrzańskie, Zakopane.
Warszawskie Przedsiębiorstwo Asfaltowe i Fabryka Tektur, Brzozowski Stefan, Warszawa.
„Latkowo", Fabr. Kafli, *Inowrocław.*
„Fermarz", Tow. Budowy Dróg Smołowcowych, *Katowice.*
Kobusz Ludomir, Tow. Bud., *Warszawa.*

LIST POCHWALNY:

Zarząd Stowarzyszenia Zawodowego Przemysłowców Budowlanych Rzeczypospolitej Polskiej, Warszawa.
Inż. Kłobukowski i Ska., S. z o. o., *Warszawa.*
Franciszek Bohn, Zakład Rzeźby, Sztukatorstwa itp., *Poznań.*

Przemysł drzewny

MEDAL ZŁOTY:

Bracia Konopaccy, Warszawa.
Towarzystwo Braci Lourie, Pińsk.
„Oikos", S. A., *Lwów.*
E. Hassbach, Fabryka Dykt, *Białystok.*
Kowalski, Charbin.

MEDAL SREBRNY:

Wardziński, Fabryka Narzędzi, *Nakło.*
Tow. Przemysłowo-Leśne, S. A., *Warszawa.*

MEDAL BRONZOWY:

Polskie Zakłady Impregnacyjne, S. A., *Kraków*.
Piotr Smyczyński, Parowa Fabryka Bednarska, *Przemyśl*.
„Pillak", Zakłady Przemysłu Drzewn., S. A., *Lwów*.
Chęcińskie Zakłady „Arbor", Chęciny.
Franciszek Borsuk, Warszawa.

LIST POCHWALNY:

Antoni Szmej, Przemysł i Handel Drzewny, *Grabów* n. Prosną.

Meblarstwo

DYPLOM HONOROWY:

Z. Szczerbiński, Warszawa.

MEDAL ZŁOTY:

„Thonet-Mundus", Radomsko.
Józef Sroczyński, Poznań.

MEDAL SREBRNY:

„Wojciechów", S. A., *Warszawa.*
Nowakowski i Synowie, Poznań.
Szczepan Łojek, Kraków.
S. Iglicki, Kraków.
„Gościcino", Gościcino.

MEDAL BRONZOWY:

Schütt, Czersk, Pomorze.
Spółka Stolarska, S. A., *Poznań.*
Domański i Zabłocki, Warszawa.

LIST POCHWALNY:

K. i J. Krauss, Rudnik, n. S.

Drzewo polskie na rynku niemieckim i czechosłowackim

Rynek niemiecki, jak wiemy, ma olbrzymie znaczenie dla naszego eksportu drzewa dlatego warto dokładniej zanalizować tamtejszą sytuację.

Wywóz drzewa z Polski do Niemiec zależy przedewszystkiem od intensywności tamtejszego ruchu budowlanego. Wywóz ten, jak wskazują sprawozdania, we wrześniu znacznie się zmniejszył w porównaniu do miesięcy poprzednich. Przypisać to należy właśnie osłabieniu ruchu budowlanego w Niemczech, które nagle nastąpiła w październiku. Ruch budowlany w Niemczech był w roku bieżącym silniejszy niż w roku ubiegłym. Stwierdzić to możemy szczególnie w drugim kwartale.

Państwowy Instytut Eksportowy podaje następujące zestawienie, wykazujące rozwój ruchu budowlanego w wielkich i średnich miastach niemieckich:

	I. kwartał		II kwartał		lipiec	
	1928	1929	1928	1929	1928	1929
Pozwolenia na budowle	7.881	7.764	10.086	13.086	3.361	4.655
Rozpoczęte budowle	4.766	3.037	8.621	11.957	2.756	4.180
Wykończone budowle	7.974	6.195	7.807	6.188	2.485	2.669

Zestawienie to wykazuje, że budownictwo było w pierwszym kwartale r. b. słabsze, niż w r. ub., natomiast w II kw. bardzo silnie wzrosło.

Podobnie wysoki poziom budownictwo osiągnęło w lipcu.

Jest rzeczą charakterystyczną, że liczba budowli wykończonych utrzymuje się na poziomie stosunkowo niższym, niż liczba budowli rozpoczętych oraz udzielonych pozwoleń.

Zastój w przemyśle budowlanym niemieckim późną jesienią r. b. jest wywołany cofnięciem kredytów przez banki, a więc trudnościami natury finansowej. Odprężenie na rynku pieniężnym, które ostatnio nastąpiło, czego dowodem jest obniżenie stopy dyskontowej przez Bank Rzeszy, zdaje się zapowiadać wzmożenie ruchu budowlanego wiosną. Znaczne ilości budowli rozpoczętych oraz wielka ilość pozwoleń pozwala na pomyślne horoskopy w nadchodzącym sezonie budowlanym. Jesień oraz początki zimy będą jednak niewątpliwie niepomyślne dla polskiego wywozu drzewnego. Na rynku niemieckim poszukiwany jest w tej chwili głównie materjał stolarski, potrzebny do wykończania budowli.

W Czechosłowacji możemy zauważyć silną tendencję kierunku samowystarczalności, jeśli chodzi o zapotrzebowanie drzewa.

Widzimy tam nawet dążność do rozwinięcia eksportu drzewnego. Jednakowoż wzrost uprzemysłowienia i silny ruch budowlany w kraju wywołał wzmożenie zbytu drzewa na rynku wewnętrznym, tak, że nawet mimo poddania wyrębowi w r. 1928 zaoszczędzonego drzewostanu eksport drzewa znacznie się obniżył, a ponadto wzrósł przywóz zagranicznego surowca drzewnego iglastego. W miarę rozwoju konsumcji krajowej Czechosłowacja przestaje wykazywać nadwyżki drewna na eksport, a w związku ze wzrastającą gęstością zaludnienia i wzmagającem się uprzemysłowieniem wstąpi w szereg państw importujących surowiec.

Na terenie Moraw i Śląska Cieszyńskiego daje się obecnie zauważyć coraz żywsze zapotrzebowanie papierówki oraz brak okrąglaków dla przemysłu tartacznego.

Tego rodzaju układ okoliczności otwiera i dla Polski pomyślne widoki eksportu drzewa na rynek czeskosłowacki. W roku 1928 importowała Polska do Czechosłowacji 343 622 ton drzewa i wyrobów drzewnych, podczas, gdy w roku 1927 import ten wynosił 207 339 ton.

Szczególnym popytem cieszyły się polskie kopalniaki i papierówka, które zajęły dominujące stanowisko w imporcie tych gatunków drzewa. Znaczny odsetek ogólnego importu przypadł na budulec, zwłaszcza miękki.

Przemysł drzewny w Wielkopolsce

Według informacyj Izby Przemysłowo-Handlowej w Poznaniu położenie wielkopolskiego przemysłu i handlu drzewnego w październiku nie uległo poprawie. Pewne uspokojenie w sferach drzewnych spowodowały wiadomości, że projektowane przez Ministerstwo Rolnictwa Towarzystwo dla handlu drzewem w najbliższych przynajmniej miesiącach nie przybierze, naskutek licznych protestów kół gospodarczych, realnych kształtów. Zbyt desek i bali stolarskich uległ jeszcze dalszej redukcji. W handlu eksportowym sprzedaje się obecnie ostatnie zapasy do Niemiec, z któremi tranzakcje, naskutek wysokich wymagań jakościowych, są bardzo uciążliwe.

Zainteresowanie przemysłowców i kupców drzewnych zwraca się obecnie ku zakupom świeżego surowca. Ze strony Dyrekcji Lasów dotychczas nie został ogłoszony ani jeden przetarg. Prywatni właściciele rozpoczynają już wyręby. Zdania fachowców drzewnych idą w tym kierunku, że z cięć 1929/30 mało naogół odpadnie w zachodniej Polsce drewna, nadającego się do przetarcia na stolarkę, natomiast przeważać będzie materjał budowlany.

Pierwszy „drapacz chmur" we Lwowie

Z końcem grudnia br. zostanie wykończona olbrzymia, 7-piętrowa kamienica na ul. Akademickiej, pierwsza wybudowana na sposób zupełnie nowoczesny. Olbrzymi ten gmach wykonany systemem szkieletowym żel.-betonowym, według projektu inż. Kaisera. Składa się on ze słupów i podciągów w formie ram żelazno-betonowych a celem uniknięcia olbrzymiego ciężaru wyeliminowano wszystko co może obciążać kamienicę, tak, że obciążenie fundamentu wynosi 6,1 klg. na 1 cm. kw. a więc znacznie mniej od najniższej normy zwyczajnego obciążenia. Zamiast ślepych podłóg z szutru lub piasku zastosowano tu poraz pierwszy we Lwowie „estrich" drzewno-korkowy, który nie tylko tłumić będzie wszelkie odgłosy właściwe w budowlach betonowych, ale nadto nie będzie zbytnio obciążał budynku. Ale zacznijmy od fundamentu, sięgającego 7 m. w głąb, który przedstawiał najwięcej trudności. Z powodu niejednolitości gruntu musiano go „zgęszczać" pilotami 2—3 na m. kw., a nadto ułożyć na tym gruncie płytę betonową, grubości 80 cm., na której gmach stoi jak na talerzu, a dopiero pod tą płytą urządzono kanalizację i piwnice dla użytku lokatorów.

Ściany budynku są izolowane płytami korkowemi, fasada wyłożona będzie sztucznym granitem zakopiańskim zaś parter płytami marmurowemi t. zw. trawertyną.

Drapacz przeznaczony będzie wyłącznie na mieszkania luksusowe 5—6 pokojowe. Znajdować się w nim będą dwie windy elektryczne, jedna zwykła, a drugu pospieszna (na wyższe piętra) w środku zaś gmachu znajdować się będzie klatka schodowa z dwiema szklanemi ścianami, zasilana światłem z podnóży.

W parterze gmachu znajdować się będzie siedm sklepów i Bank Cukrownictwa — który zajmie również mezzanin, na dalszych piętrach zaś mieszkania o pokojach 25—35 m. kw. Na ostatniem piętrze znajdować się będzie centralne ogrzewanie, suszarnie i pralnie mechaniczne, oraz mieszkania dla służby. Mieszkania będą ogrzewane wodą i parą. Naturalnie będą to mieszkania dla magnatów o luksusowych urządzeniach.

Ciekawe są cyfry zużycia materjału na ten gmach. Oto zużyto 3.300 m. kub. betonu, na co spotrzebowano 100 wagonów cementu, 35 wag. żelaza, 300 wagonów piasku, 500 wagonów szutru, dalej 100 wagonów cegieł, 2 wagony płytek, 7 wagonów ksylolit, 4 wagony deszczułek dębowych, 1 i pół wag. gwoździ, 3 wagony szkła, 8 wagonów gipsu, 7 wagonów pilotów, dwa wagony korku, 35 wagonów desek do rusztowania, 6 wagonów granitu do fasady, 1 wagon okucia itp.

Koszt budowy drapacza wyniósł około 250.000 dol.

Wytwórczość tartaków w Polsce

Na terenie Polski istnieje ogółem 1.491 tartaków, z czego na województwa centralne przypada 466, na woj. południowe — 381, na woj. poznańskie i pomorskie — 372, wreszcie na woj. śląskie — 58 tartaków. Zakłady powyższe o liczbie 2040 silników ogólnej mocy 95.393 KM. zatrudniają 38.831 robotników.

Zdolność wytwórcza roczna wynosi 10.367.292 metrów sześć., z czego na woj. południowe przypada — 3.197.080, na woj. centralne — 2.723.053, na woj. poznańskie i pomorskie 2.640.959, na woj. wschodnie — 1.277.400, wreszcie na woj. śląskie — 528.800 metrów sześć.

W roku ubiegłym przetarto w wymienionych wyżej tartakach drewna 6.618.726 metrów sześć., z czego na rynek wewnętrzny przypadł drewna miękkiego 3.761.400 i drewna twardego 391.818 m. sześć., zaś na eksport drewna miękkiego 2.288.175 i drewna twardego — 177.333 m. sześć.

Terrakota cementowa

Produkcja terrakoty cementowej staje się u nas przedmiotem coraz większej troskliwości, gdyż okazuje się ona równie praktyczną do celów budowlanych jak terrakota kamionkowa, a cena jej jest znacznie niższa. Dowodem coraz większej popularności terrakoty cementowej, coraz większego jej znaczenia w budownictwie jest odznaczenie medalem bronzowym, jakie otrzymała na Powszechnej Wystawie Krajowej fabryka wyrobów betonowych Inż. Stanisław Radzimski (Warszawa, ul. Willanowska 22), za specjalny wyrób terrakoty cementowej.

Komisja Wystawowa uznała, iż terrakota wspomnianej wytwórni wyróżnia się specjalnie dużą wytrzymałością jak i doskonałym wyglądem. Stosować ją można doskonale we wszystkich fabrykach, kościołach, w łazienkach i t. p.

WIADOMOŚCI DROBNE

NOWA FABRYKA WYROBÓW SZAMOTOWYCH W CHRZANOWIE.

W najbliższym czasie ma być uruchomiona w Chrzanowie nowa fabryka wyrobów szamotowych i kamieni dynasowych. Została ona założona przez niemieckie przedsiębiorstwo Stellawerke, mające swe fabryki w Gliwicach, Raciborzu. Na czele Rady nadzorczej przedsiębiorstwa w Polsce stanął wicemarszałek Senatu Hipolit Gliwic. Fabryka chrzanowska pracować będzie w nowowzniesionych budynkach. Produkcja jej zamierzona jest w wysokości mniejwięcej połowy produkcji Szamotowni skawińskiej, będącej, jak wiadomo, największem przedsiębiorstwem tej branży w Polsce.

Fabryka chrzanowska miała wytwarzać tylko kamienie dynasowe, których nie produkuje szamotownia skawińska.

Ponieważ jednak później włączono do programu fabryki również szamoty, szamotownia skawińska, reagując na to, rozpoczęła produkcję kamieni dynasowych.

MOŻLIWOŚCI WYWOZU CEMENTU DO WOLNEGO PAŃSTWA IRLANDZKIEGO.

W związku z możliwościami eksportowemi z Polski do Wolnego Państwa Irlandzkiego cementu należy zaznaczyć, że w ciągu sierpnia r. b. Wolne Państwo Irlandzkie importowało cementu ton 22.035 za £ 43.699 (w sierpniu r. ub. — ton 19.254 za sumę £ 43.470.

W ciągu 8 miesięcy b. r. (styczeń—sierpień) sprowadzono cementu ton 135.985 za sumę £ 285.784 (w tymże okresie r. ub. ton 122.729 za sumę £ 291.780).

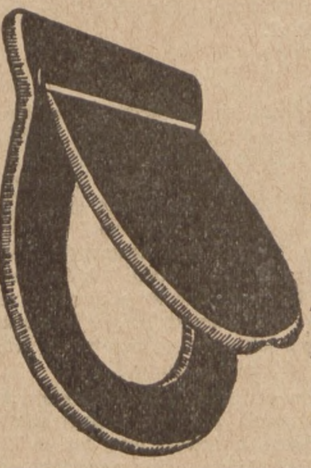
Bieżące ceny rynkowe na cement (za tonę):	£ Sh. P.
British Portland cement (z dostawą w mieście)	2.12.6
(na składzie)	2. 9.6
Belgian Portland cement (C. B. R. Mills)	1.18.0
French cement (La Boulonnaise) z dostawą w mieście	2. 5.0
French cement (L'Univers) z dostawą w mieście	2. 5.0
Plaster of Paris (z dostawą w mieście)	3. 5.0
Fibrous plaster slabs (3 ft × 3 ft) za płytę	0. 1.7
Cement Fondu (quick setting)	6.10.0
Ferrocrete (z dostawą w mieście)	3. 0.0
Ceberit (z dostawą w mieście)	2. 8.0

KRAKOWSKI PRZEMYSŁ CERAMICZNY PRZYSTĘPUJE DO OGÓLNOPOLSKIEGO SYNDYKATU DRENÓW.

W lokalu Związku Przemysłowców w Krakowie odbyło się pod przewodnictwem dyrektora Związku p. Jarszyńskiego posiedzenie przemysłowców ceramicznych okręgu krakowskiego w sprawie mającego powstać ogólnopolskiego syndykatu drenarskiego. Na posiedzeniu zjawili się zarówno członkowie sekcji ceramicznej związku jak i przedstawiciele firm niezrzeszonych, reprezentujący łącznie 75 proc. produkcji okręgu. Po dłuższej dyskusji uchwalono przystąpić do powstającego Syndykatu, ustalono ewentualne kontyngenty dla okręgu oraz wybrano delegatów do dalszego prowadzenia tej sprawy na terenie Warszawy w osobach pp. dyr. Bieżeńskiego, Ehrenpreisa, dr. Ecksteina z Tarnowa i radcy Weinsberga.

OBRADY CERAMIKÓW KRAKOWSKICH.

Nad przystąpieniem do tworzącego się ogólnopolskiego syndykatu drenów (sączków) obradowali przemysłowcy ceramiczni zarówno zrzeszeni jak i niezrzeszeni w lokalu Zw. Przemysłowców w Krakowie we czwartek 7 bm. Celem syndykatu, nad którym toczyły się już obrady, ma być zorganizowanie zbytu sączków celem wykorzystania zdolności produkcyjnej krajowego przemysłu, zwłaszcza wobec szerszej akcji kredytowej, jaką zapowiada państwowy Bank Rolny.



Z rynku materjałów budowlanych, metali i wyrobów metalowych.

MATERJAŁY BUDOWLANE.

Poznań, 15. 11. Związek Poznańskich Cegielni Sp. z ogr. odp. w Poznaniu notuje następujące ceny fr. wagon lub cegielnia za 1000 sztuk: Cegłę iłową 65, cegłę tonówkę I kl. 85 zł., II kl. 80 zł., III kl. 70 zł., dachówkę-karpiówkę 150 zł. kliny duże 275 zł., kliny krótkie 250 zł, gąsiory 1200 zł., pustaki-dziurawki format cegły 75.50 zł., pustaki „Foerstera" 130 zł., pustaki „Kleina" 130 zł., pustaki „Westfala" 12-stki 270 zł., pustaki „Westfala" 15-stki 290 zł., dreny 1½ ca. 77 zł., 2 ca. 105, 3 ca. 190 zł., 4 ca. 300 zł., 5 ca. 450 zł., 6 ca. 620 zł., 7 ca. 1000 zł., i 8 ca. 1400 zł., płyty ścienne 195 zł.

Warszawa, 15. 11. Orjentacyjne ceny materjałów budowlanych według „Przeglądu Budowlanego", loco wagon: Cegła zwyczajna palona 1000 sztuk 90, żwir rzeczny m.^{3} 25, wapno palone 100 kg. 6.35, cement w beczkach za 100 kg. 11.60, we workach 10.80 gips murarski za 100 kg. 7, piasek m.^{3} 9, belki żelazne (cena zasadnicza) 100 kg. 54, żelazo do żelbetu (cena zasadnicza) 100 kg. 49, tafelki ter. posadz. białe m.^{2} 21,30, — glazurowane 24, drzewo kant. topowane za m.^{3} 100, — rznięte 130, deski i bale 130, łaty 140, deski stolarskie sosnowe za m.^{3} 180, — dębowe 260 klepka dębowa 13; loco skład: Blacha cynkowa 100 kg. 172, papa Nr. 000 za m.^{2} loco wagon 0.95, dachówka karpówka 1000 szt. loco wagon 160, smoła gazowa preparowana za 100 kg. loco skład 42, asfalt izolacyjny za 100 kg. loco skład 13. Materjały malarskie loco skład: Ton za 1 kg. 0.07, mydło szare 1.55, pokost 2.90, terpentyna zwyczajna 1.50, klej kostny 2.80, — skórny 3.85, kreda pławiona 0.15, biel cynkowa 2.00, lakier biały krajowy 6.00, loco wagon, kafle kwadr. polewane za szt. 0.55, — t .zw. „berlińskie" 1.90, drzwi piecowe hermet. żelaz. lane Nr. 14 komplet loco skład 30.00, żelazo do kuchni na wagę za kg. 0.60, szkło lagrowe 2 mm. za m.^{2} loco skład 6.25, kit pokostowy za kg. 1.20. Ceny bez zmiany.

WYROBY CERAMICZNE.

Poznań, 15. 11. Fabryka Wyrobów Ceramicznych Krotoszyn — Przysieka S. A. w Poznaniu notuje następujące ceny loco fabryka wagon za 1000 szt.: Cegłę tonówkę I kl. do robót kanalizacyjnych 85 zł., — II kl. 75 zł., dachówkę karpiówkę 150 zł., kwasoodporne klinkiery 350 zł., klinkiery budowlane 175 zł., sączki 1½ cala 80 zł., — 2 c. 110 zł., — 3 c. 200 zł., — 4 c. 300 zł., — 5 c. 500 zł., — 6 c. 700 zł., — 7 c. 1200 zł., — i 8 c. 1700 zł.

DRZEWO.

Ceny za drzewo. Dnia 8. bm. odbyła się w państwowym nadleśnictwie Oborniki jedna z pierwszych licytacyj drzewa użytkowego w ilości ca. 315 m.^{3}. Taksa urzędowa była następująca: I kl. 65 zł., II kl. 55, III kl. 47, IV kl. 40. W wyniku licytacji osiągnięto za I kl. — II kl. 40, III kl. 35, IV kl. 25.50. Poza tem sprzedano pewną ilość drewna chorego III i IV kl. po cenie 20 zł. za 1 m.^{3}. Od najwięcej dających pobrano wadjum. Przybitkę zastrzegła sobie Dyrekcja Lasów w Poznaniu. Wyniki tej licytacji, która jako z pierwszych na terenie D. L. P. w Poznaniu budziła szczególne zainteresowanie, notujemy jako objaw wstrzymywania się tartaczników od oferowania wysokich cen, gdyż, jak widzimy, najwyższe ceny są mniejwięcej o 30—35 proc. niższe od taksy urzędowej.

Bydgoszcz, 15. 11. Dyrekcja Lasów Państwowych w Bydgoszczy podaje ceny drzewa za miesiąc październik przy przeciętnej odległości lasu od kolei 7 kilometrów. Sosna budulec: loco las 45 zł., loco wagon 56 zł. za metr^3. Wyróbka 150 zł., transport 8.20 zł., załadowanie 1.30 zł. za m.^{3}. Kopalniaki sosnowe: na pniu 23.60 zł., loco wagon 33 zł. za m.^{3}. Wyróbka 2.30 zł., transport 5.80 zł. załadowanie 1.30 zł. za m.^{3}. Drzewo opałowe sosnowe: na pniu 11.50 zł., loco wagon 18 zł. za mp. Wyróbka 2 zł., transport 3.70 zł., załadowanie 0.80 zł. za mb.

METALE I WYROBY METALOWE.

Warszawa, 15. 11. Centralne Biuro Polskich Fabryk Gwoździ i Drutu w Warszawie, Królewska 25, notuje następujące ceny za 100 kg. loco stacja odbiorcza: Gwoździe 65 zł., drut ocynkowany 97 zł., inne 80 zł Dopłata za wymiar i gatunek według specjalnych cenników. Od powyższych cen zasadniczych udzielają się rabaty: na gwoździe i druty ocynkowane do 5 proc., na druty inne 10 proc. Rabaty są zależne od ilości i specyfikacji towaru. Za 100 kg. franco wagon stacja nadawcza. Drut kolczasty czarny: cena zasadnicza 80 zł., dopłata 30 zł., razem 110 zł.; ocynkowany: cena zasadnicza 97 zł., dopłata 40 zł., razem 137 zł. W razie żądania drutu kolczastego o określonej wadze na koziołku, dopłata wynosi za rozważenie 10 zł. za kg. Ceny powyższe rozumieją się brutto za netto, co znaczy, że waga liczy się łącznie z koziołkami, za druty kolczaste normalne, t. j o średnicy 2,5 mm. z pęczkami o 4 kolcach, rozmieszczonemi w odstępach 60—70 mm.

Warszawa, 15. 11. Ceny odlewów ze stopów specjalnych. Koło odlewni metali półszlachetnych notuje za 100 kg. w złotych następujące ceny odlewów ze stopów specjalnych. przepisanych przez Ministerstwo Kolei Żelaznych dla taboru P. K. P. Bronz panewkowy VII. 624 zł., — osprzętowy VII$_2$ 578 zł., fosforowy VII^3 630 zł. Mosiądz VIII^4 457 zł. Ceny odlewów metali półszlachetnych, notowano: armaturę mosiężną 5.50 gr., armaturę bronzową 6 zł., — fosforbronzową 6.30, odlew mosiężny galanteryjny 10 zł. Ceny powyższe za 1 kg. loco fabryka bez opakowania za gotówkę. Ceny odlewów aluminjowych: Warszawskie odlewnie notują ceny odlewów glinianych (aluminjowych) od 11—16 zł. za kg. Surowe odlewy aluminjowe od 11—16 zł. za kg.

Katowice, 15. 11. Ceny za 1 kg. loco odlewnia Katowice: Mosiądz pręty 3.40, tuleje i inne odlewy 3.50, mosiądz kujny 3.80, tuleje i inne odlewy 4.10, bronz fosforowy pręty 4.10, tuleje i inne odlewy 4.25, bronz fosforowy Dr. Kinzela, pręty 5.10, tuleje i inne odlewy 5.40, bronz niklofosforowy 5.90, manganowy kujny 4.60, kuty 5.60, bronz stalowy 6.50, aluminjowy 9, djamentowy 16.20, miedź elektrolityczna kuta w sztabach grubości ponad 20 mm. 6.50, od 15—19 mm. 7.40, od 10—14 mm. 8.70. Zatrudnienie w odlewniach metalowych słabe, ostatnio również znacznie zmalało zapotrzebowanie na armatury i odlewy żelazne.

CENA BLACHY CYNKOWEJ.

Związek Górnośląskich Hut Cynkowych notuje zasadniczą cenę blachy cynkowej za 1 tonę metr. franco wagon huta:

przy zamówieniach powyżej 30 ton	34 fszt. — s. — p.
przy zamówieniach do 30 ton	34 fszt. 10 s. — p.

CENA ŻELAZA HANDLOWEGO.

Syndykat Polskich Hut Żelaznych notuje od d. 1. 5. 1928 cenę zasadniczą żelaza handlowego za 1 tonę franco wagon huta — 350 zł. + 2 proc.

Złoty w dniu 15 listopada 1929 r.

Gdańsk przekaz 57.42—57.57, gotówka 57.45—57.60, Berlin przekaz na Warszawę 46.80—47.00, Katowice 46.775—46.975, Poznań 46.80 do 47.00, gotówka grube 46.70—47.10, Nowy Jork przekaz 11.25, Zurych przekaz 57.80, Londyn przekaz 43.49, Medjolan przekaz 214¼, Praga przekaz 378¾.

Przetargi • Submisje • Licytacje

OGŁOSZENIE PRZETARGU.
na dostawę podrozjezdnic i mostownic.

Dyrekcja Kolei Państwowych w Warszawie ogłasza niniejszem nieograniczony przetarg na dostawę normalnotorowych: mostownic sosnowych i dębowych w ilości 6.450 szt., podrozjezdnic sosnowych doborów 522 i pojedyńszych szt. 10.705. Mostownice i podrozjezdnice winny odpowiadać warunkom technicznym zatwierdzonym przez Ministerstwo Komunikacji, które są do otrzymania w W-le Zasobów Dyr. Warszawskiej. Dostawa ta ma odbywać się w partjach miesięcznych do dnia 1 października 1930 roku.

Oferta może opiewać na całą zapotrzebowaną ilość lub na części i powinna zawierać ilości i ceny dla mostownic za m^3, dla podrozjezdnic za m. b. franco wagon stacji normalnej kolei państwowych z podaniem nazwy stacyj z których będzie uskuteczniona dostawa — względnie odległości od baz Dyrekcji dla mostownic Warszawa—Wileńska, dla podrozjezdnic Ostrów—Mazowiecki.

Na poczet należności dostawca na żądanie otrzyma zaliczkę w wysokości 90 proc. wartości materjału wysłanego, po przedstawieniu protokółu odbioru jakościowego, oraz dokumentów przewozowych, świadczących o załadowaniu tych materjałów do wagonów na st. PKP. Oferty w zapieczętowanych kopertach należy składać do skrzynki w Wydziale Zasobów Dyrekcji Warszawskiej, Al. Jerozolimska 1/3, do godz. 11-tej dnia 2 grudnia 1929 roku.

Szczegółowe przepisy, tyczące składania ofert, oraz specyfikacje materjału i warunki techniczne na dostawę są do przejrzenia, względnie nabycia za opłatą 3-ch złotych w Wydziale Zasobów Dyrekcji pokój Nr. 6, w godz. 10—12. Fakt złożenia oferty uważany będzie za równoznaczny z przyjęciem przez oferenta postanowień warunków umowy i warunków technicznych. Oferta obowiązuje firmę w ciągu 2-ch miesięcy, od dnia otwarcia ofert. Otwarcie ofert nastąpi dnia 2 grudnia 1929 r. o godz. 12-tej w Wydziale Zasobów Dyr. Warszawskiej. Przy otwarciu ofert mogą być obecni oferenci lub ich pełnomocni po jednym od firmy. Oferty nieodpowiadające niniejszym warunkom nie będą rozpatrywane. Dyrekcji przysługuje prawo przyjęcia oferty w całości lub części, prawo wyboru firm według swego uznania, wreszcie prawo całkowitego unieważnienia przetargu.

OFERTA NA DOSTAWĘ SZAF ŻELAZNYCH.

Ministerstwo Spraw Wewnętrznych niniejszem rozpisuje przetarg na dostawę szaf żelaznych.

W ofercie należy:

1) podać cenę jednostkową i termin wykonania dostawy przy ilości 50 szaf i 70 szaf,

2) wliczyć do ceny jednostkowej za szafę koszty opakowania, załadowania i ewentualnego przewozu do stacji Warszawa Gł.

Do ofert winny być dołączone:

1) dowód złożenia w którejkolwiek kasie skarbowej do dyspozycji Ministerstwa Spraw Wewnętrznych wadjum w wysokości 5 proc. od ogólnej sumy dostawy,

2) świadectwo o solidności kupieckiej i przemysłowej wystawione przez izby przemysłowe lub władze administracyjne I instancji.

Oferty należy składać w zamkniętych i opieczętowanych kopertach, adresowanych do Ministerstwa Spraw Wewnętrznych, Wydział Ogólny, Warszawa, Nowy Świat 69 do dnia 5 grudnia 1929 r. do godz. 12-tej z napisem:

Oferta na dostawę szaf żelaznych.

Otwarcie ofert i rozprawa przetargowa odbędzie się w tym samym dniu 5 grudnia r. b. o godz. 13-tej.

Ministerstwo Spraw Wewnętrznych zastrzega sobie prawo przeprowadzenia dodatkowego przetargu ustnego.

Oferty złożone po upływie oznaczonego terminu i nieodpowiadające wymaganiom powyższego wezwania nie będą rozpatrywane.

O wszelkie informacje należy zwracać się pod wymienionym wyżej adresem.

Opis techniczny szaf i rysunki będą udzielane na żądanie zainteresowanych.

OGŁOSZENIE (w streszczeniu).

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Warszawie ogłasza przetarg na dzierżawę 3 placów kolejowych, powierzchni po 760 mtr. kw. każdy na st. Jabłonna.

Termin składania ofert do Wydziału Eksploatacyjnego Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Warszawie, Al. Jerozolimskie Nr. 42, upływa 23 listopada 1929 roku o godzinie 12-tej.

Warunki przetargu podane są w „Monitorze Polskim“ z dnia 5 listopada 1929 r. Nr. 255.

Bliższych informacyj zasięgnąć można w Wydziale Eksploatacyjnym pod wskazanym wyżej adresem w godzinach między 11-tą a 13-tą, względnie w Kancelarji Zawiadowcy stacji Jabłonna.

POWIADOMIENIE

o terminie odbioru niezakupionych prac nadesłanych na konkurs na opracowanie typów mieszkań w domach o 4-ch kondygnacjach przy zabudowaniu nowych dzielnic miasta.

Niezakupione projekty można odbierać w gmachu Ministerstwa Robót Publicznych (Plac Dąbrowskiego 8 — VI piętro, pokój Nr. 125) w terminie od 21 listopada do 14 grudnia b. r. włącznie pomiędzy godz. 9-tą a 10-tą.

Po tym terminie prace nieodebrane staną się własnością Ministerstwa Robót Publicznych, a nieotwarzone koperty zostaną zniszczone.

O wypłaceniu należności za zakupione prace nastąpi osobne ogłoszenie.

Pracę Nr. 72, zakupioną za 4.500 zł. wykonał — Jan Karżewski.

PUBLICZNY PRZETARG OFERTOWY.

ogłasza Urząd Budowy Gmachów Państwowych w m. st. Warszawie na instalację elektryczną w domu dla urzędników państwowych na Żoliborzu.

Warunki wykonania robót powyższych, warunki techniczne, wzór umowy, warunki przetargowe oraz przepisy o oddawaniu dostaw i robót w zakresie działania Ministerstwa Robót Publicznych można przeglądać w biurze Urzędu Budowy Gmachów Państwowych w m. st. Warszawie, ul. Długa Nr. 50, II piętro, pokój Nr. 10, w godzinach 9—12.

Oferty zestawione na otrzymanych w biurze Urzędu egzemplarzach ślepego kosztorysu, z dołączeniem podpisanych warunków przetargowych i projektu umowy, z dowodem złożenia wadjum w wysokości 5 proc. sumy ofertowej, w kopertach zapieczętowanych lakiem, z napisem: „Do przetargu na instalację elektryczną w domu dla urzędników państwowych na Żoliborzu" winny być złożone najpóźniej do godziny 12-ej, dnia 22 listopada 1929 roku w biurze Urzędu Budowy Gmachów Państwowych w m. st. Warszawie, poczem nastąpi otwarcie ofert.

Kierownik Urzędu Budowy Gmachów Państw.
w m. st. Warszawie. (—) T. Szanior.

MINISTERSTWO SKARBU.

ogłasza, iż z przetargu publicznego, ustnego, sprzeda około 10.000 kg. starego żelastwa, kutego i lanego, w tem część cynku.

Przetarg odbędzie się w dniu 26-tym b. m., o godzinie 10-ej rano, w dziedzińcu gmachu Leszno 5.

Stający do przetargu winni uprzednio złożyć wadjum w wysokości 300 zł.

Wszelkich informacyj udzieli Intendentura Ministerstwa, pokój Nr. 19, telef. 64-83.

OGŁOSZENIE.

Magistrat m. Ostrowa ogłasza niniejszem publiczny przetarg na wykonanie robót kominiarskich w budynkach i zakładach miejskich. Podkładki ofertowe i warunki można otrzymać za przedłożeniem świadectwa złożonego egzaminu mistrzowskiego i świadectwa przemysłowego w Miejskim Urzędzie Budownictwa, Ratusz, pokój 8, gdzie również udzieli się na życzenie wszelkich bliższych informacyj.

Osoby zainteresowane i uprawnione do wykonywania przemysłu kominiarskiego zechcą złożyć oferty swe w podanym wyżej Urzędzie do dnia 25 listopada 1929, w którym to dniu o godz. 12, nastąpi otwarcie oferty w obecności interesowanych.

Magistrat zastrzega sobie swobodny wybór oferenta wzgl. podziału robót na więcej oferentów lub oddalenie wszelkich ofert bez podania powodu.

Magistrat.

OGŁOSZENIE LICYTACYJNE.

Dnia 20 listopada 1939 roku o godz. 11-tej sprzeda Urząd Celny na dworcu w Poznaniu w drodze licytacji

277 pierścionków pozłacanych;
541 kolczyków double;
168 broszek double;
2 rowery męskie;
1 harmonję;
1 skrzypce
oraz inne drobne artykuły.

Urząd Celny na dworcu w Poznaniu.

PRZETARG.

Szefostwo Budownictwa Wojsk. OK VII Poznań, Plac Wolności 16, II. p. sprzeda najwięcej dającemu w drodze przetargu publicznego 20 baraków drewnianych o wym. średnich 35 na 12 m. pokryte papą, lekkiej konstrukcji, stojące od 1914 roku, oraz 1 drewnianą wieżę obserwacyjną znajdujące się na terenie b. warsztatów w Głównej.

Oferty składać należy do Szefostwa Budownictwa OK. VII w zalakowanych kopertach z napisem:

„Oferta na kupno baraków w Głównej".

Z oferty winno dokładnie wynikać, na który barak oferent reflektuje.

Termin otwarcia ofert oznacza się na dzień 26 listopada 1929 r. godz. 10-ta w Szefostwie Bud. OK. VII, pokój 28, gdzie oferenci winni się wykazać kwitem na wpłacone do Kasy Skarbowej wadjum w wysokości 3 proc. oferowanej kwoty kupna. Zastrzega się przeprowadzenie dodatkowego przetargu ustnego.

Baraki, mające być sprzedane, oferenci obejrzeć mogą w dniu 22 listopada r. b. od godz. 9-tej do 15-tej na miejscu, t. j. na terenie b. warsztatów w Głównej po uprzedniem otrzymaniu przepustki w pokoju 35 Szef. Bud., gdzie również udziela się bliższych informacyj w godz. służbowych od godz. 11—14. Sprzedane baraki winny być natychmiast zabrane przez kupującego.

Magistrat miasta Torunia ogłasza

KONKURS.

na stanowisko dyrektora Elektrowni, Tramwajów i Gazowni miejskiej w Toruniu.

Dyrektor musi posiadać ukończone kwalifikacje akademickie z dziedziny gazownictwa.

Podania z podaniem żądanego wynagrodzenia, i z dokładnym życiorysem, z dołączeniem świadectw szkolnych i zawodowych oraz wszelkich dokumentów, wymaganych przy ubieganiu się o posadę, należy przesłać do Magistratu miasta Torunia w terminie do dnia 1-go grudnia 1929 r.

Magistrat.

OGŁOSZENIE O PRZETARGU.

Śląski Urząd Wojewódzki w Katowicach rozpisuje niniejszem pisemny publiczny przetarg ofertowy na wykonanie budowy budynku głównego zbiornika systemu „Oms“, oraz przebudowę budynku stawidłowego na st. Pierściec w km. 8,440 linji kolejowej Chybie — Skoczów

Plany szczegółowe budynków i urządzeń, warunki przetargu, wykaz rodzaju ilości wykonać się mających robót, oraz ogólne i szczegółowe warunki techniczne budowy przeglądać można w Wydziale Komunikacji Śląskiego Urzędu Wojewódzkiego w Katowicach IV. piętro, pokój Nr. 890 w godzinach urzędowych od dnia 12 listopada 1929 r.

Termin wnoszenia ofert do dnia 23 listopada 1929 r. godziny 11-tej.

Bliższe szczegóły zawarte są w ogłoszeniu zamieszczonem w „Gazecie Urzędowej Województwa Śląskiego“.

Za Wojewodę: Dr. Banaszkiewicz m. p.
Naczelnik Wydziału Komunikacji.

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Katowicach zwraca uwagę na mający się odbyć w dniu 2 grudnia 1929 r.

PRZETARG PUBLICZNY

na nasiekiwanie i odnawianie używanych pilników. Szczegóły przetargu ogłoszono w „Monitorze Polskim“ Nr. 262 z dnia 14. 11. 1929 r. i w „Gazecie Polskiej Nr 15 z dnia 13. 11. 1929 roku.

OGŁOSZENIE O PRZETARGU.

W dniach 11 i 12 grudnia odbędzie się w Państwowych Inspekcjach Budowlanych w Jarocinie a w dniu 13 grudnia w Krotoszynie przetarg publiczny poprzedzony konkursem ofert na sprzedaż nieruchomości państwowych (zagród po straży celnej) znajdujących się w powiatach jarocińskim, pleszewskim i ostrowskim.

Szczegółowe warunki przetargu umieszczone są w „Monitorze Polskim“ nr. 261 z dnia 13 listopada 1929 r. oraz w „Poznańskim Dzienniku Wojewódzkim“ z listopada 1929 r.

Poznań, dnia 2 listopada 1929 r.

Urząd Wojewódzki
Dyrekcja Robót Publicznych.

DOBROWOLNA LICYTACJA.

W piątek, dnia 22 listopada b. r. o godz. 10 przed poł. sprzedawać będą w Lubawie na podwórzu u p. Tykarskiego towary należące do masy upadłościowej a mianowicie porcelany, fajanse, lampy elektryczne i naftowe i inne towary całkowicie lub częściowo.

Jan Kelch, zarządca masy upadłościowej.

OGŁOSZENIE PRZETARGU

Dyrekcja Kolei Państwowych w Radomiu ogłasza przetarg nieograniczony na dostawę materjałów drzewnych sosnowych.

Podrozjezdnic normalnotorowych 316 doborów, podrozjezdnic wąskotorowych 63 dobory, mostownic normalnotorowych 45 mtr.³, mostownic wąskotorowych 147 mtr.³, podkładów wąskotorowych 130.000 szt.

Dostawa ma być zakończona 31 października 1930 roku. Oferty należy składać w Dyrekcji — Radom, Rynek Nr. 12 do godziny 12-tej dnia 2 grudnia 1929 r.

Oferta obowiązuje firmę w ciągu 2-ch miesięcy od dnia otwarcia ofert.

Szczegóły ogłoszone zostały w „Monitorze Polskim“ Nr. 263, z dnia 15 listopada 1929 roku.

Dominjum Wałycz, poczta i stacja kolejowa Wąbrzeźno sprzeda na pniu:

37 morgów czterdziestoletniej świerczyny i 25 mogów olszyny korkowej.

Reflektanci do kupna mogą oglądać drzewostan każdego dnia.

INŻYNIERA MECHANIKA

(warsztatowca) z akademickiem wykształceniem i praktyką zawodową poszukuje Ministerstwo Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego na stanowisko dyrektora Państwowej Szkoły Przemysłu Żelaznego w Sułkowicach. Mieszkanie służbowe z 3 pokoi zapewnione.

Podania wraz z życiorysem, odpisami świadectw i z powołaniem się na osoby, które mogłyby udzielić referencyj, należy składać do Kuratorjum Okręgu Szkolnego Krakowskiego w Krakowie do dnia 1 stycznia 1930 r.

Wydział Powiatowy powiatu brodnickiego ogłasza

KONKURS.

na stanowisko technika meljoracyjnego

Od kandydatów wymagane są:

1. Dowody wykształcenia zawodowego oraz kilkoletnia praktyka zawodowa.
2. Świadectwo obywatelstwa Państwa Polskiego.
3. Życiorys własnoręcznie napisany.
4. Wiek kandydata nie wyżej 45 lat.

Do posady są przywiązane pobory według grupy IX—VIII płac funkcjonarjuszów państwowych, zależnie od kwalifikacyj płac 15 proc. dodatku komunalnego.

Podanie z dokumentami w oryginałych lub uwierzytelnionych odpisach należy składać do Wydziału Powiatowego w Brodnicy do dnia 30 listopada 1929 r.

Oferty nieuwzględnione pozostaną bez odpowiedzi.

Starosta Powiatowy: Wimmer.

Urząd Wojewódzki — Dyrekcja Robót Publicznych w Łodzi ogłasza

PRZETARG.

na wykonanie robót kamieniarskich i artystyczno-żelaznych w wykańczanym gmachu Sądu Okręgowego w Łodzi, przy zbiegu ulicy Narutowicza i Placu Dąbrowskiego.

Przetarg odbędzie się dnia 26 listopada 1929 r., o godz. 11-tej w Urzędzie Wojewódzkim — Dyrekcji Robót Publ. przy ul. Ogrodowej Nr. 16, róg Zachodniej (pokój Nr. 31).

Oferty pisemne zestawione na otrzymanych w biurze Urzędu Wojewódzkiego egzemplarzach ślepych kosztorysów, z dołączeniem podpisanych warunków przetargu i projektu umowy, należy składać lub przesyłać pocztą do Urzędu Woj. w Łodzi — Dyrekcja Robót Publicznych, w kopertach podwójnych, z których wewnętrzna winna być zalakowana pieczęcią firmową i zaopatrzona napisem: „Oferta do przetargu mającego się odbyć dnia 26 listopada 1929 r. na wykonanie robót kamieniarskich i artystyczno-żelaznych w gmachu Sądu Okręgowego w Łodzi".

Oddzielnie należy przedłożyć:

1. Kwit na wadjum w wysokości 5 proc. sumy ofertowej w gotówce lub w papierach proc., mających wartość pupilarną, a ustalonych Obwieszczeniem Ministra Skarbu z dnia 2 kwietnia 1928 r. (Mon. Polski Nr. 86, poz. 140 z r. 1928). Jako wadjum służyć mogą i inne zabezpieczenia, przewidziane okólnikiem Ministerstwa Skarbu z dn. 10 września 1927 r. Nr. DOP/5284/III.

2. Deklarację, iż warunki ogólne budowy, zatwierdzone przez Ministra Robót Publicznych z dn. 24. 4. 28 r. Nr. 1/1067 i przepisy tymczasowe o robotach i dostawach państwowych, wydane przez Ministerstwo Robót Publicznych dn. 31 VII. 1926 r. za Nr. III 396/26 są oferentowi znane, i że zgadza się, iżby oferta i stosunki prawne nią wywołane, były normowane stosownie do postanowienia tych przepisów.

Termin składania ofert upływa o godz. 11-tej dn. 26 listopada 1929 r. bezpośrednio przed rozpoczęciem odnośnej rozprawy ofertowej przez Przewodn. Komisji Przetargowej.

Oferty nieodpowiadające wymienionym powyżej warunkom i przepisom tymczasowym o oddawaniu robót i dostaw państwowych, lub złożone po terminie, nie będą rozpatrywane.

Ogólne warunki wykonania robót powyższych oraz przepisy o oddawaniu dostaw i robót w zakresie działania M. R. P. i warunki techniczne można przeglądać w Urzędzie Wojewódzkim — Dyrekcji Robót Publicznych (pokój Nr. 28), gdzie również otrzymać można kosztorys ślepy i warunki przetargowe oraz projekt umowy.

OGŁOSZENIE.

4-ty Dyon Samochodowy w Łodzi, ul. Morska Nr. 5/7 sprzeda w drodze ustnego przetargu, który odbędzie się 2 grudnia 1929 r. o godz. 10 min. 30: 2 samochody osobowe Pierce A. Daimler, łom gumowy, nadwozia kryte nowe oraz części i akcesorja samochodowe, wycofane z użytku.

Bliższych informacyj udzielać będzie kierownik zakładu samochodowego na miejscu w godz. od 10 do 12 do dnia 28 listopada r. b.

Dowódca Dyonu
(—) **Rzeszowski,** Podpułkownik.

OGŁOSZENIE SPRZEDAŻY DREWNA.

Państwowe Nadleśnictwo Jachcice sprzeda najwięcej dającemu dnia 22 listopada 1929 roku o godzinie 9-tej przed poł. w lokalu p. Ferenca w Bydgoszczy ulica Senatorska 76 za gotówkę drewno użytkowe oraz opałowe sosnowe i brzozowe z wszystkich leśnictw Nadleśnictwa.

Bliższych wyjaśnień w sprawie wystawionego na sprzedaż drewna udzielą na życzenie ustnie odnośni pp. leśniczowie.

Warunki sprzedaży ogłosi się przed licytacją.

Państwowy Nadleśniczy.

„R. Met."

WARUNKI DLA INSERENTÓW I ABONENTÓW:

CENY OGŁOSZEŃ: 1/1 str. 150 zł, ½ str. 75 zł, ¼ str. 45 zł, 1/8 str. 25 zł, 1/16 str. 15 zł. Na I str. okładki 100%, na II. i IV. str. 50%, na III str. 30% dopłaty. — Artykuły opisowe z dopłatą 100%. — Dostarczenie kliszy autypij z wyraźnych fotografij po 14 groszy za cm^2. W Gdańsku obowiązują powyższe ceny w guldenach. Ogłoszenia z zagranicy oblicza się w markach niemieckich. W wydaniach specjalnych obowiązuje taryfa inna. Miejscem wykonania zleceń i zapłaty jest Poznań; w kwestjach spornych miarodajny jest Sąd Grodzki (Okręgowy) w Poznaniu. Na wypadek skargi sądowej, nadzoru sądowego lub konkursu przyznane rabaty upadają. Konto czekowe P. K. O. w Poznaniu Nr. 202-796.